ÉTUDES ET
RECHERCHES
EN TRANSPORTS

L'OFFRE ET LA DEMANDE DANS L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC

ÉVALUATION DU PLAN DE RACHAT DE PERMIS DE TAXI DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

MICHEL TRUDEL

SYSTÈMES
DE TRANSPORT

Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

ÉVALUATION DU PLAN DE RACHAT DE PERMIS DE TAXI DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL

SERVICE DE LA RÉGLEMENTATION
ET DE
L'ÉVALUATION

DIRECTION GÉNÉRALE
DU TRANSPORT TERRESTRE DES PERSONNES
ET DES MARCHANDISES

MONTRÉAL, OCTOBRE 1988

Dépôt légal, 3e trimestre 1988
Bibliothèque nationale du Québec
ISBN 2-550-19177-3

Publication réalisée par la
Direction générale du transport
des personnes et des marchandises
Ministère des Transports du Québec

COORDINATION DE L'ÉTUDE:

Michel TRUDEL,	urbaniste, Service de la réglementation et de l'évaluation

COLLABORATION SPÉCIALE:

Serge CLOUTIER,	stagiaire en économie
Jean DAVID,	statisticien Service de la statistique
Michèle GENDREAU,	statisticienne Service de la réglementation et de l'évaluation
Hélène POULIN,	statisticienne Service de la statistique

ASSISTANCE TECHNIQUE:

Guylaine BRISSETTE,	Coordination administrative
Manon CÔTÉ,	Service de la réglementation et de l'évaluation
François DUCHARME,	Coordination administrative
Lorraine DUVAL,	Coordination administrative
Marc LAMIRANDE,	Service des systèmes d'information

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

FICHE ANALYTIQUE DE RAPPORT

Titre et sous-titre du rapport
EVALUATION DU PLAN DE RACHAT DE PERMIS DE TAXI DANS L'AGGLOMERATION DE MONTREAL

N° du rapport Transports Québec
RTQ-88-31

Rapport d'étape ☐ Rapport final ☒ — An / Mois / Jour

N° du contrat

Auteur(s) du rapport
Michel Trudel

Date du début d'étude — Date de fin d'étude

Coût de l'étude

Etude ou recherche réalisée par (nom et adresse de l'organisme)
Service de la réglementation et de l'évaluation
1410 rue Stanley
MONTREAL (QUEBEC)
H3A 1P9

Etude ou recherche financée par (nom et adresse de l'organisme)
Ministère des transports du Québec
700, boul. St-Cyrille Est
QUEBEC (QUEBEC)
G1R 5H1

But de l'étude, recherche et renseignements supplémentaires
Evaluer l'impact général du retrait de près de 1 000 permis sur l'offre et la demande en service de taxi dans l'agglomération de Montréal.

Resume du rapport

Le plan de rachat a été mis en oeuvre en juin 1985. En trois ans, près de 1 000 permis auront été retirés de la circulation, soit environ 20 % des permis en vigueur à l'origine. Ces permis sont rachetés sur une base volontaire à leur valeur marchande. Le coût total de cette opération dépasse les 13 millions de dollars. Au terme de l'année financière 1988, le Fonds de rachat aura entièrement été remboursé par les titulaires des permis restants.

Tous les indicateurs considérés montrent que la situation générale de l'industrie du taxi à Montréal s'est nettement améliorée sur le plan de la productivité et de la rentabilité entre 1984 et 1987:

- augmentation de 8 % du nombre moyen de course par heure de travail, de 3,5 % du nombre moyen d'heures travaillées par permis et de 12 % du nombre de courses par permis;
- le revenu moyen annuel net d'un permis de taxi à Montréal atteignait 22 000 $ en 1987, soit une hausse de 60 % en dollars constants de 1984.

L'augmentation spectaculaire des revenus s'explique par le cumul des facteurs suivants:

- augmentation du nombre de courses par heure d'exploitation, de la distance moyenne des courses et du nombre d'heures travaillées par taxi;
- hausse du tarif au départ de 0,80 $, soit de 1,20 $ à 2,00 $;
- développement de nouveaux marchés.

D'autre part, l'amélioration de la situation économique de l'industrie du taxi ne s'est pas faite au détriment de la qualité du service offert à la clientèle: le temps d'attente des clients n'a pas augmenté, le parc de véhicules est en voie de regénération.

Nbre de pages	Nbre de photos	Nbre de figures	Nbre de tableaux	Nbre de references bibliographiques	Langue du document	Autre (specifier)
					☒ Français ☐ Anglais	

Mots-clés
Transport par taxi, plan de rachat, offre et demande en service de taxi, caractéristiques des chauffeurs, véhicules, courses de taxi, clientèle, productivité et rentabilité de l'industrie du taxi.

Autorisation de diffusion
☒ Diffusion autorisée ☐ Diffusion interdite

Signature du directeur général — Date: 88 10 25

V-1773 (85-05)

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION 1

1. COMPRÉHENSION DU PLAN DE RACHAT ET DU MILIEU DANS LEQUEL IL EST MIS EN OEUVRE 3

1.1 Rappel historique de l'industrie du taxi à Montréal 3
1.2 Le plan de rachat dans un contexte de déréglementation 17
1.3 L'agglomération de Montréal 25

2. LE PLAN DE RACHAT 33

2.1 Objectifs poursuivis 33
2.2 Description du plan 35
2.3 Organismes impliqués dans l'administration du plan ... 37

3. ÉVALUATION DE L'OPÉRATION 41

3.1 Sources des données 41

3.1.1 Le recensement des appels 42
3.1.2 Le sondage de 1984 43
3.1.3 Le sondage de 1987 45
3.1.4 Interprétation des données 48

3.2 Les résultats 50

3.2.1 Nombre de permis rachetés 50
3.2.2 Évolution des mises en vente 50
3.2.3 Paiement du droit de transfert 54
3.2.4 Situation financière du plan de rachat 56

3.3 L'impact sur l'industrie 59

3.3.1 Indicateurs de productivité 60
3.3.2 Indicateurs de rentabilité 67
3.3.3 Indicateurs de qualité de service 77
3.3.4 Indicateurs de changements structuraux dans l'industrie 80

CONCLUSION 85

LISTE DES TABLEAUX

PAGE

TABLEAU 1: Résultats des divers scrutins de la Ligue de taxis de Montréal concernant le plan de rachat 16

TABLEAU 2: Municipalités et population desservies par les taxis de l'agglomération de Montréal (1988) 26

TABLEAU 3: Population desservie et nombre de permis de taxi pour les agglomérations de taxi du Québec, 1988 (Annexe 5) 119

TABLEAU 4: Population et nombre de permis de taxi pour différentes villes occidentales (Annexe 5) 120

TABLEAU 5: Stratification des associations de service de taxi dans l'agglomération de Montréal 47

TABLEAU 6: Évolution des mises en vente dans le cadre du plan de rachat de permis de taxi à Montréal ... 51

TABLEAU 7: Évolution du nombre de droits de transfert acquittés dans le cadre du plan de rachat de permis de taxi 55

TABLEAU 8: Situation financière du plan de rachat au 29 août 1988 58

TABLEAU 9: Indicateurs de productivité 66

TABLEAU 10: Coûts fixes d'exploitation d'un permis de taxi par année 70

TABLEAU 11: Coûts variables d'exploitation d'un permis de taxi 71

TABLEAU 12: Indice des prix à la consommation, Ville de Montréal, taxi local 1981-1987 75

TABLEAU 13: Indicateurs de rentabilité 76

TABLEAU 14: Indicateurs de qualité de service 79

TABLEAU 15: Indicateurs de changements structuraux dans l'industrie 81

TABLEAU 16: Répartition des détenteurs de permis de taxi selon le nombre de permis détenus 82

TABLEAU 17: Répartition des permis de taxi selon le nombre de permis détenus par les propriétaires 83

LISTE DES FIGURES

PAGE

FIGURE 1- Les agglomérations de taxi sur le territoire de la Communauté urbaine de Montréal 27

FIGURE 2- Caractéristiques de la tenure des permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, selon le nombre de permis par adresse postale, juin 1984 32

FIGURE 3- Plan de sondage 46

FIGURE 4- Stratification de la semaine par période horaire .. 47

FIGURE 5- Évolution des mises en vente dans le cadre du plan de rachat 52

FIGURE 6- Transferts de permis enregistrés à la Ligue A-11 53

FIGURE 7- Population et nombre de taxis dans différentes villes occidentales (annexe 5) 123

LISTE DES ANNEXES

		PAGE
ANNEXE 1-	Bibliographie	89
ANNEXE 2-	Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxis dans l'agglomération de Montréal: Décret 1242-85 du 19 juin 1985, Décret 349-87 du 11 mars 1987, Décret 1044-84 du 2 mai 1984	95
ANNEXE 3-	Plan de rachat de permis de taxi, agglomération de Montréal: Rappel des faits saillants (1982/1985)	101
ANNEXE 4-	Le plan de rachat 10/10 de la Ligue de taxis de Montréal inc., (mai 1985)	107
ANNEXE 5-	Population et nombre de permis de taxi au Québec et dans différentes villes occidentales	115
ANNEXE 6-	Questionnaires et formulaires utilisés lors des sondages auprès des chauffeurs de taxis	125
ANNEXE 7-	Données finales concernant le nombre d'appels et le nombre de courses; semaine-type de 1984	135

INTRODUCTION

Le plan de rachat de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal a été mis en oeuvre en juin 1985 à la suite de longues discussions entre l'industrie du taxi, le gouvernement du Québec et les différents intervenants locaux.

Le plan de rachat est une opération d'envergure qui aura permis, en trois ans, de retirer de la circulation plus de 1 000 permis de taxi, soit 20 % des permis en vigueur à l'origine. Ces permis ont été rachetés sur une base volontaire à leur pleine valeur marchande, ce qui représente un déboursé de 14 000 000 $ entièrement défrayé par les titulaires des permis de taxi de l'agglomération de Montréal qui ont décidé de poursuivre leur exploitation.

L'objet du présent document est

1- de rappeler les fondements historiques du plan de rachat;
2- de décrire son fonctionnement juridique, administratif et financier;
3- de retracer l'évolution du nombre de permis rachetés;
4- d'évaluer l'impact général de ce retrait de permis sur l'offre et la demande en service de taxi dans l'agglomération de Montréal.

Ce document veut également répondre à la demande du Conseil du trésor qui voulait que le ministère des Transports du Québec lui soumette une évaluation des résultats de la mise en place de la politique de rachat de permis de taxis.[1]

---

1 C.T. 167251 du 19 avril 1988 concernant la programmation budgétaire pour les subventions accordées par le ministère des Transports dans le secteur du transport des personnes et celui du transport scolaire.

Il nous importe de signaler que, dès le début de cette opération, la nécessité de son évaluation avait été soulignée. Les responsables avaient en effet demandé qu'on effectue des relevés statistiques avant le rachat des permis afin qu'on puisse mieux évaluer et quantifier l'impact du retrait d'un si grand nombre de permis de taxi dans une agglomération urbaine.[2]

Ces relevés statistiques ont été réalisés par le Service de la statistique en étroite collaboration avec l'industrie du taxi en octobre 1984. Une démarche similaire a été réalisée en octobre et novembre 1987, de telle sorte que nous disposons de données précises et fiables sur l'impact du rachat des permis de taxi sur l'offre et la demande en service dans cette industrie.[3]

D'autre part, cette opération a fait l'objet d'un suivi constant de la part des gestionnaires qui ont produit nombre de notes et de rapports.[4] Le présent document vient donc rendre compte de l'ensemble de cette opération.

---

2 Note du 29 mai 1984 et texte p.3 de M. Trudel à J. Ménard: Mesure d'impact du retrait d'un certain nombre de permis de taxi dans l'agglomération AII.

3 On trouvera à l'annexe 1, la liste des documents produits dans le cadre de l'étude de l'offre et de la demande en service de taxi au Québec.

4 Voir en particulier:
LACHANCE, Carole et al, Évaluation de la relance du plan de rachat de permis de taxi de la Ligue de taxis de Montréal inc., Gouvernement du Québec, M.T.Q., Montréal, Avril 1987, 28 pages et annexes.
TRUDEL, Michel, Suites à donner au plan de rachat, hypothèses de travail, Service de la réglementation et de l'évaluation, M.T.Q., Montréal, 18 décembre 1987, 17 pages.

1. COMPRÉHENSION DU PLAN DE RACHAT ET DU MILIEU DANS LEQUEL IL EST MIS EN OEUVRE

1.1 Rappel historique de l'industrie du taxi à Montréal

Le premier véhicule-taxi est apparu à Montréal le 18 septembre 1909.[1] Les municipalités furent les premières autorités à réglementer cette activité, au même titre qu'elles réglémentaient les cochers. Cette réglementation portait notamment sur les droits de stationnement et de circulation mais ne limitait pas le nombre de permis, laissant jouer à cet égard les lois de l'offre et de la demande.

En 1929, le nombre de taxis en exploitation à Montréal atteignait de 1 400 à 1 500 voitures. Mais cette année-là fut une période de lutte aux concessions entre compagnies compétitrices et le nombre de taxis diminua à un peu plus de 800, en 1930, en pleine crise économique. Entre 1941 et 1945, durant la Seconde Guerre mondiale, l'industrie du taxi à Montréal devint de compétence fédérale et le nombre de permis fut limité à ce qui existait en 1941, soit 765.

Après la guerre, le taxi redevint une compétence municipale. Devant l'abondance des plaintes du public face à l'insuffisance ressentie du nombre de taxis et afin de trouver de l'emploi aux nombreux vétérans revenant de la guerre, la limitation existante fut supprimée. À la suite de cette mesu-

---

1 RAPPORT BOSSÉ, 1970, Rapport sur les problèmes de l'industrie du taxi dans la région métropolitaine de Montréal; soumis à l'honorable Premier ministre du Québec, par M. Alfred Bossé, député de Dorion, Montréal, le 1er octobre 1970, 55 pages.

re, le nombre de taxis grimpa en six ans à 4 295 à Montréal, pour un grand total de 4 978 sur l'ensemble de l'île de Montréal. Dès 1952, la Commission d'étude des problèmes métropolitains de Montréal était chargée d'étudier la question du taxi dans l'île de Montréal. On constatait alors que le nombre de taxis par rapport à la population était de 1 par 300 habitants, soit un ratio 3,5 fois supérieur à Montréal comparativement aux autres grandes villes nord-américaines. On recommandait de geler l'émission de nouveaux permis de taxi et de faire déterminer annuellement "si le nombre de licences doit être diminué ou augmenté".[2]

Le nombre de permis de taxi fut donc limité sur le territoire de la ville de Montréal dès 1953 et ce geste fut imité par la suite, en 1956, par les autres municipalités de l'île de Montréal. Cette mesure créa évidemment une valeur artificielle à ces permis et entraîna des transferts monnayables. En 1961, dans son rapport à la Corporation de Montréal Métropolitain, M. Dawson indiquait que la valeur des permis s'établissait à 4 000 $. Il constatait également le grand nombre de permis par capita et considérait

> "qu'il serait opportun qu'aucun nouveau permis ne soit émis et qu'aucun permis abandonné ou révoqué ne soit émis de nouveau tant que la proportion n'aurait pas atteint 1 par 600 de population".[3]

---

2 RAPPORT WILSON (1953), Rapport du comité sur les problèmes de taxi, à la Commission d'étude des problèmes métropolitains de Montréal, Ed Wilson, prés., 74 pages.

3 RAPPORT DAWSON (1961), Rapport soumis à la Corporation de Montréal métropolitain, le 28 décembre 1961, RJP. Dawson, prés., 11 pages.

La valeur marchande des permis favorisa de plus en plus de transactions et entraîna des manoeuvres spéculatives abusives de telle sorte que le Conseil exécutif de la Province mandatait en 1962 la Régie provinciale des transports pour mener une enquête à ce sujet.

La Régie constatait que l'instabilité dans l'industrie du taxi à Montréal était en partie due à la spéculation abusive lors de transactions de permis. Elle constatait également qu'à Montréal, il y a une surabondance de permis d'exploitation de taxi en proportion de la population actuelle.[4] La Régie constatait finalement que

> "les abus et les malaises existants actuellement dans l'industrie du taxi et ses ramifications sont tels, qu'un laps de temps assez considérable est devenu nécessaire pour leurs corrections ou même leur suppression".[5]

Or ce malaise devait aller en grandissant jusqu'à la formation de groupes de revendication de plus en plus actifs dans cette industrie, dont le "mouvement de libération du taxi" et la manifestation violente des artisans du taxi devant les installations de la compagnie Murray Will, titulaire de la concession des services de tranport terrestre à l'aéroport de Dorval, en 1969.

À la suite de ces événements violents le Premier ministre du Québec mandatait le député de Dorion, M. Alfred Bossé, pour étudier les problèmes de l'industrie du taxi à Montréal.

---

4 RAPPORT HAROLD (1964), Rapport sur le service du taxi de la cité de Montréal et territoire suburbain, Québec le 14 mai 1964, J.J. Harold prés.; page 26.

5 IDEM, p.4b.

Le premier et le principal problème identifié par M. Bossé est la surabondance des permis:

> "Point n'est besoin d'être un spécialiste de la mise en marché pour savoir que la rentabilité d'une entreprise réside dans l'équilibre qui s'établit entre l'offre et la demande et qu'une entreprise est en mauvaise posture lorsque l'offre dépasse la demande. C'est l'enfance de l'art!
>
> Or c'est là le problème le plus crucial auquel fait face l'industrie du taxi. A la lumière des expériences vécues dans d'autres villes du Canada et de l'Amérique du Nord, il est possible d'établir (et tous les intéressés s'entendent sur ce point) le seuil de rentabilité à une (1) voiture-taxi par huit cents (800) de population. Ce ratio est un strict minimum. Il y a, par exemple, un (1) taxi par six cent soixante (660) personnes à New York, un (1) taxi pour sept cent soixante-dix (770) personnes à Chicago et un (1) taxi pour neuf cent soixante-quinze (975) personnes à Toronto. Si nous rajustons ces chiffres en tenant compte de la population flottante, nous arrivons au seuil de rentabilité ci-haut indiqué.
>
> La ville de Montréal compte pour sa part une voiture-taxi par 326 personnes et en ajoutant les autres villes de la région métropolitaine ce chiffre passe à 1 voiture-taxi par 383 personnes.
>
> Il n'est donc pas étonnant que propriétaires et chauffeurs crèvent de faim même en fournissant une somme inouie de travail.
>
> Cet équilibre entre l'offre et la demande, dont je parlais plus haut, est assuré de façon générale par le jeu de la libre concurrence. Cependant, dans l'industrie du taxi, l'étude m'a amené à conclure que ce n'était pas du tout le cas. Au contraire, la surabondance des permis a les conséquences suivantes:
> - recherche de d'autres sources de revenus par des pratiques illégales qui n'ont rien à voir avec l'industrie du taxi comme telle;
> - congestion indue et inutile de la circulation;
> - longues heures et revenus inadéquats des chauffeurs;

- couverture d'assurance insuffisante;
- mauvais état mécanique des voitures;
- imprudence des chauffeurs pour s'arracher les clients et, conséquemment, taux d'assurance très élevés;
- etc."[6]

Le rapport de M. Bossé recommandait alors:

> "Pour toute municipalité de 25 000 habitants et plus la limite pour l'émission des permis de voitures-taxis soit fixée à un (1) permis par huit cents (800) personnes. (...)
>
> L'annulation immédiate de tous les permis pour lesquels aucune voiture n'est en circulation et ceci sans compensation au détenteur. (...)
>
> Le décret immédiat de la non-transférabilité des permis et la mise au point des mécanismes de contrôle de cette non-transférabilité.
>
> La transférabilité des permis pourrait être rétablie lorsque la proportion d'une (1) voiture par huit cents (800) habitants aura été atteinte."[6]

Il proposait enfin une première forme de plan de rachat de permis de taxi, financé par l'industrie, en recommandant, une fois la non-transférabilité décrétée:

> "Le retrait automatique et définitif de tout permis dont le détenteur
> a) fait l'objet d'une condamnation en vertu du code criminel;
> b) n'a pas comme occupation principale l'industrie du taxi;
> c) abandonne le commerce du taxi;
> d) décède.
>
> Dans le cas a) aucune compensation ne sera prévue. Cependant, dans les cas b), c) et d), afin de remédier aux préjudices susceptibles d'être causés il serait normal et légitime que le coût de rachat des permis ainsi retirés soit fixé à la valeur marchande reconnue dans la région par un organisme de contrôle. Ce coût de rachat sera

---

6 RAPPORT BOSSÉ, op-cit.

ensuite réparti sur les permis demeurant lors de l'émission de l'année suivante. Une telle façon de procéder serait dans l'ordre des choses puisque ce sont ceux qui restent qui bénéficieront de cette diminution du nombre de permis, par l'accroissement de leurs revenus, d'une part, et la hausse de la valeur marchande de leurs permis d'autre part. A la lumière de cette possibilité de compensation je recommande aussi que:

- Nous invitions, avec insistance, les propriétaires de flottes de plus de vingt (20) voitures à se départir volontairement du plus grand nombre possible de leurs permis excédentaires.

En ce faisant, non seulement ces détenteurs ne perdront rien de leur investissement initial, mais les pertes encourues par l'abandon d'un certain nombre de permis sont compensées par l'augmentation des revenus des permis qui demeurent et par la hausse de la valeur marchande de ces mêmes permis".[7]

Le rapport de monsieur Bossé consacrait en quelque sorte l'ampleur des préoccupations du gouvernement du Québec à l'égard de la question du taxi; certaines de ses recommandations avaient également une portée provinciale. Ainsi, dans la foulée de l'adoption de la Loi sur les transports et de la création de la Commission des transports du Québec, en 1972, le gouvernement du Québec prit en charge la réglementation du taxi à l'échelle du Québec par l'adoption du règlement No 6 en 1973. Les particularités de cette nouvelle réglementation étaient:

- la formation des agglomérations de taxi recouvrant le territoire de plusieurs municipalités, dont trois agglomérations sur le territoire de l'île de Montréal;

---

7 IDEM.

- des normes provinciales de construction et d'utilisation des véhicules, de sécurité, de garde du véhicule, et de service à la clientèle;
- une tarification établie par un organisme provincial;
- la constitution obligatoire d'une ligue de taxis représentant tous les propriétaires de permis dans chacune des agglomérations.

Cette réforme importante de l'industrie du taxi québécois ne prévoyait cependant rien quant à la réduction du nombre de permis de taxi à Montréal. Tout au plus indiquait-on un ratio du nombre de permis en fonction d'un bassin de population qui reflétait alors le statu quo.

Qui plus est, en élargissant le territoire de service des permis de taxi de Montréal à d'autres municipalités, on accordait également le privilège aux taxis provenant de ces mêmes municipalités de desservir le centre-ville.

La période de 1973 à 1982 a été principalement caractérisée par la mise en place des ligues de propriétaires de taxis, et à Montréal, par les péripéties juridiques des différents conseils d'administration qui se sont succédé à la ligue.

En 1982, la crise économique qui frappe durement le Québec tout entier, et le milieu d'affaires montréalais en particulier, affecte directement l'industrie du taxi. Les revenus des exploitants baissent considérablement et ils doivent multiplier leurs heures de travail pour s'assurer un revenu décent. Cette période est aussi marquée par l'arrivée d'une vague d'immigrants qui profitent de l'accès relativement facile à cette profession. Il en résulte un mécontentement généralisé autant des exploitants de taxi que des usagers et

de la clientèle en général. Les exploitants revendiquent l'ouverture de nouveaux marchés, un contrôle plus adéquat de la profession et du service, et des conditions de rentabilité minimale. Les usagers blâment l'industrie et les autorités pour le laisser-aller à l'égard de la sécurité et de la propreté des véhicules et du professionnalisme des chauffeurs.

Cette situation amena le gouvernement du Québec à proposer une réforme de l'industrie du taxi dès 1982 basée essentiellement sur l'ouverture de nouveaux marchés, et la décentralisation du contrôle vers les autorités régionales.[8] Quant à un rachat d'un certain nombre de permis, le rapport ne retenait pas cette hypothèse:

> "Une telle mesure serait, en effet, de nature à permettre un enrichissement individuel à même les fonds publics, alors que la valeur du permis aura été créée de toute pièce par la réglementation gouvernementale".[9]

Lors de la Commission parlementaire sur le projet de réforme de l'industrie du taxi qui a suivi en février 1983, les principaux intervenants montréalais signifaient au ministre des Transports que l'ouverture de nouveaux marchés bien que louable en soit, ne serait pas une mesure suffisante pour améliorer la rentabilité de cette industrie. Ainsi la Communauté urbaine de Montréal demandait à ce que le gouvernement du Québec intervienne pour qu'un équilibre entre l'offre et la demande soit réalisé pour améliorer sa rentabilité avant

---

8 GOUVERNEMENT DU QUÉBEC, Ministère des Transports, De nouvelles avenues pour le taxi, Québec, 1982, 44 pages.

9 IDEM p.7.

d'envisager la décentralisation.[10] La Conférence des maires de la banlieue de Montréal tenait un discours similaire:

> "Un examen de la situation du taxi sur le territoire de la C.U.M. ne saurait se faire sans tenir compte de l'écart entre l'offre et la demande.
> Il y a actuellement 5 818 taxis en opération sur l'île de Montréal. Ce nombre est jugé excédentaire par rapport à la demande. Il en découle donc des effets négatifs:
> - revenus insuffisants;
> - insatisfaction des détenteurs des permis;
> - services diminués au niveau de l'éthique du chauffeur et de la sécurité de la clientèle."[11]

Pour sa part, la ville de Montréal avait une position encore plus claire:

> "LA RENTABILITÉ DU TAXI À MONTRÉAL RÉSIDE D'ABORD ET AVANT TOUT DANS LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERMIS (...)"
>
> "En 1983, comme en 1973, le problème de fond demeure le trop grand nombre de permis de taxi dans l'agglomération A.11. Lorsque ce problème aura été solutionné, et seulement lorsqu'il aura été solutionné, c'est-à-dire lorsque le nombre de permis aura été réduit substantiellement, tous les autres problèmes pourront être résolus. (...)"
>
> "Toute réforme qui ne commencerait pas par l'établissement d'un processus de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération serait absolument futile et il est inutile de parler de

---

10 Mémoire de la Commission élue permanente des transports sur le projet de réforme "De nouvelles avenues pour le taxi, Montréal, Février 1983.

11 Mémoire de la Conférence des maires de la banlieue de Montréal au ministre des Transports sur le projet de réforme de l'industrie du taxi, "De nouvelles avenues pour le taxi", 21 février 1983, page 7.

> décentralisation tant que ce préalable n'aura pas été satisfait.[12]

Il va sans dire que le mémoire présenté par les principaux représentants de l'industrie du taxi demandait également l'instauration d'un plan de rachat.[13] C'est enfin le mémoire de la Chambre de commerce de Montréal et du Montréal Board of Trade qui présenta quelques mois plus tard, de façon détaillée, les modalités de mise en oeuvre d'un plan de rachat de permis de taxi qui serait financé par l'industrie du taxi elle-même:

> "Un fond de rachat de permis sera constitué. Il sera financé par une prime annuelle temporaire sur les permis en circulation, de même que par des droits de transfert appliqués temporairement sur les ventes privées de permis".[14]

Ce mémoire déterminait même le nombre de permis à racheter:

> "Le COPEM recommande une réduction du nombre de voitures-taxis sur le territoire A-11 de 5 218 à 3 200. Ce nombre de 3 200 comprend 1 200 permis selon la norme d'un taxi par 1 000 résidents et 2 000 permis additionnels. Nous sommes conscients que ce nombre de 3 200 permis peut s'avérer beaucoup trop élevé. Il s'agit d'un taux d'un taxi par 392 personnes, un taux que nous ne rencontrons nulle part ailleurs. (Une norme égale à celle de Québec, un taxi par 500 personnes, n'exigerait que 2 500 permis). Mais, il s'agit d'une première étape. Éliminons d'abord 2 000 permis, soit plus

---

12 Mémoire de la Ville de Montréal sur le projet de réforme de l'industrie du taxi, février 1983, pp. 8, 11 et 12.

13 Notamment les mémoires présentées par la Ligue de taxis de Montréal et par Taxis Lasalle inc.

14 La situation du taxi à Montréal, Mémoire du Comité de promotion économique de Montréal à la Commission permanente des transports de la Communauté urbaine de Montréal, Montréal, 10 novembre 1983, 19 pages; p.8.

de 38 % des permis actuellement en circulation. Il sera toujours possible ultérieurement de passer à une seconde ronde de réductions."[15]

Le 21 décembre 1983 le gouvernement du Québec adoptait la Loi sur le transport par taxi (1983, ch. 46) qui mettait en oeuvre les réformes proposées par le Livre blanc "De nouvelles avenues pour le taxi". Cette loi prévoyait également les divers mécanismes administratifs, réglementaires et financiers pour réaliser un "programme de réduction du nombre de permis dans une agglomération".[16] Simultanément, la Ligue de taxis de Montréal formait un Comité de rachat qui élaborait un plan détaillé en vue de soumettre ce projet à la consultation de ses membres.[17] Le vote eut lieu le 10 avril 1984 et 54,4 % des titulaires de permis se prononcèrent en faveur de réaliser un plan de rachat dans l'agglomération de Montréal; le taux de participation à cette consultation était de 66 %. Conformément au plan exposé aux membres de la Ligue et au résultat de leur vote, le gouvernement du Québec adopta un règlement qui mettait en oeuvre le plan de rachat.[18]

Ce premier plan avorta cependant à la fin de l'année 1984 à cause de diverses technicalités administratives et juridi-

---

15 IDEM, p.5.

16 Voir notamment les articles 38 et 38.1, et les paragraphes 9, 10 et 10.1 de l'article 60 de la Loi sur le transport par taxi (1983, ch. 46).

17 Plan de rachat de permis de taxi, présenté par le Comité de rachat de la Ligue de taxis de Montréal inc., Montréal, mars 1984, 13 pages.

18 DÉCRET 1044-84, du 2 mai 1984, Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal (reproduit à l'annexe 2).

ques, sans qu'aucun permis ne soit racheté.[19] Une deuxième consultation des membres de la Ligue de taxis de Montréal eut lieu le 20 janvier 1985 par laquelle ils rejetaient la poursuite du plan dans une proportion de 54 %. Il s'avérait cependant que ce qu'avaient rejeté les membres n'était pas le plan de rachat lui-même mais les termes qui apparaissaient trop exigeants. Des pressions se firent très fortes pour que le Gouvernement n'abroge pas le règlement précédemment adopté mais le modifie en assouplissant les modalités du plan de rachat.

Un second plan fut donc soumis aux membres[20] et une troisième consultation en un an eut lieu les 21 et 22 mai 1985. (Voir le tableau 1). Cette fois-ci les membres acceptèrent les nouvelles conditions du plan de rachat dans une proportion de 75 %. Le nouveau règlement sur le plan de rachat fut adopté le 19 juin 1985[21] mais dès le 3 juin 1985 le mandataire chargé de la gestion de cette opération était à l'oeuvre et recevait des offres de vente.

Ce rappel historique permet de constater que le trop grand nombre de permis de taxi à Montréal résulte de l'ouverture de ce marché après la Deuxième Guerre mondiale. Quelque six ans plus tard, en 1952, et depuis lors, on n'a cessé de considérer le nombre de permis de taxi nettement trop élevé à

---

19 On trouvera à l'annexe 3 une chronologie des faits saillants de ce premier plan de rachat.

20 Le plan de rachat 10/10 de la Ligue de taxis de Montréal inc., (document reproduit à l'annexe 4).

21 DÉCRET 1242-85 du 19 juin 1985, Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal (reproduit à l'annexe 2).

Montréal, tant au sein de l'industrie qu'au niveau des autorités qui l'ont souligné dans chacun de leurs rapports produits depuis cette époque. Il faut souligner aussi qu'entre 1952 et 1985, alors que le nombre de permis de taxi à Montréal restait sensiblement le même, le marché de cette industrie n'a cessé de s'effriter: - déclin démographique de Montréal par rapport à la banlieue; - implantations industrielles et commerciales à la périphérie; - accroissement spectaculaire du taux de motorisation des ménages; - développement important du transport en commun subventionné; - exode de sièges sociaux de grandes entreprises vers Toronto, etc. Voilà donc autant de facteurs qui ont affecté sérieusement et continuellement la demande en service de taxi pendant ces trente années.

TABLEAU 1

**RÉSULTATS DES DIVERS SCRUTINS
DE LA LIGUE DE TAXIS DE MONTRÉAL
CONCERNANT LE PLAN DE RACHAT**

	10 AVRIL 1984	20 JANVIER 1985	21-22 MAI 1985
Nombre de votants	2 502	2 377	2 314
Taux de participation	65,8%	62,5%	60,9%
Pour le plan	1 369 (54,4%)	1 071 (45,8%)	1 736 (75%)
Contre le plan	1 106 (44,2%)	1 266 (54,2%)	556 (24%)
Bulletins rejetés	27	90	22

1.2 Le plan de rachat dans un contexte de déréglementation

La mise en oeuvre du plan de rachat au début des années 1980 pouvait paraître à contre-courant, au moment où la tendance était nettement à la déréglementation dans à peu près toutes les industries. Le secteur des transports n'échappait pas à cette vague de déréglementation, on n'a qu'à penser au transport aérien ou routier.

Au Québec, le Premier ministre formait un groupe de travail présidé par M. Reed Scowen pour étudier tous les aspects de la réglementation économique, "... afin de permettre au Gouvernement d'entreprendre les efforts de déréglementation qui s'imposent notamment dans l'industrie de la construction, du transport routier et de l'exercice des professions".[1] Notons aussi, immédiatement, que le groupe d'étude sur la déréglementation n'a pas abordé de front la réglementation afférente au taxi:

> "L'industrie du taxi fait partie du secteur du transport routier, auquel notre mandat nous demande de porter une attention prioritaire.
>
> Cependant, le groupe de travail, faute de temps, n'a pas été en mesure de faire l'étude nécessaire pour arriver à une conclusion satisfaisante en vue de la déréglementation de ce secteur.
>
> Nous croyons quand même que des changements s'imposent, et nous notons avec satisfaction des démarches qui ont été entreprises dernièrement, dont l'élargissement des activités permises et les ef-

---

1 Mandat du groupe d'étude sur la déréglementation, Québec, 14 janvier 1986.

forts de décentralisation du pouvoir réglementaire. Le processus enclenché doit continuer."[2]

Pourtant le plan de rachat s'inscrit clairement dans une perspective de réglementation, s'appuyant sur le fait qu'un contrôle continu est essentiel au bon fonctionnement de l'industrie du taxi. L'expérience américaine de déréglementation semble d'ailleurs nous le confirmer.

Théoriquement, la déréglementation d'une industrie amène plusieurs effets positifs dont les principaux sont une augmentation de la productivité, l'éviction du marché des compagnies inefficaces, des innovations, la rationalisation des coûts et une baisse dans les prix. La théorie a néanmoins ses exceptions et l'industrie du taxi semble être l'une d'entre elles.

En effet, la déréglementation du taxi dans les villes américaines qui l'on tentée a été un échec à plusieurs points de vue. L'expérience américaine à ce chapitre est très bien documentée et donne une bonne idée des particularités du taxi qui rendent la déréglementation de cette industrie peu viable.

Les moyens nécessaires à l'exploitation d'un permis de taxi se limitent principalement à une automobile, un taximètre et un lanternon, un investissement peu élevé comparativement à d'autres secteurs économiques. Cette particularité se traduit par une forte augmentation du nombre "d'unités de production" lorsqu'on déréglemente cette industrie. Les villes

---

2 Réglementer moins et mieux, Rapport final du groupe de travail sur la déréglementation, Québec, juin 1986, 272 pages, p. 241 et 242.

américaines ont vu le nombre de taxi croître considérablement à la suite de la déréglementation. À Sacramento par exemple, le nombre de taxis augmenta de 53 % après seulement un an de déréglementation;[3] à Seattle, après 4 ans de déréglementation, l'augmentation du nombre de taxis se situait à 78 %; à San Diego l'augmentation se situait à 130 % après cinq ans.[4]

Une augmentation considérable du nombre de permis en circulation diminue automatiquement la productivité dans l'industrie. En effet, sauf dans le cas d'une ville soumise à une croissance accélérée, la demande de service-taxi est très stable et change peu d'année en année. Une hausse substantielle du nombre de permis, comme c'est le cas après la déréglementation, oblige un plus grand nombre de chauffeurs à se partager un marché restreint. Cela a comme résultat de diminuer le nombre de courses qu'un chauffeur peut espérer faire dans une journée. Les trois villes pour lesquelles nous disposons de données à ce sujet, San Diego, Seattle et Phoenix, ont vu une réduction de un tiers du nombre de courses par jour par taxi à la suite de la déréglementation;[5] le nom-

---

3 The experiences of U.S. cities with taxicab open entry, PARATRANSIT SERVICES, North Carolina, E.U., octobre 1983, 45 pages, p. 26. Voir également Taxicab regulation in U.S. cities, volume 1: Final Report, UMTA, octobre 1983, Washington, 108 pages.

4 IBID., p. 43.

5 Impacts of Comprehensive Urban Transportation Deregulation in Arizona, Roger F. Teal, in "Taxicabs", Transportation Research Record 1103, T.R.B., Washington, E.U., 1986, 48 pages; p. 12.

bre moyen de courses par taxi par jour à San Diego passa de 16.3 à 10.2 courses.[6]

Cette baisse de productivité a comme conséquence la diminution substantielle du revenu des chauffeurs. Pour survivre, les chauffeurs de taxi augmentent leurs tarifs. Les villes américaines ayant procéder à la déréglementation du taxi ont vu les tarifs augmenter de 30 à 70 %,[7] affectant d'autant plus la demande en service et la productivité du chauffeur. À ce sujet, l'International Taxicab Association conclut que:

> "The higher prices in deregulated cities are an indication that the theory of deregulation does not always apply to a transportation industry".[8]

De plus, tout indique que malgré la hausse généralisée des tarifs, les revenus des chauffeurs et des compagnies de taxi ont diminué après la déréglementation.[9]

La déréglementation du taxi provoque des changements dans la structure de l'industrie. La plupart des nouveaux arrivants dans l'industrie sont de petites compagnies, des associations d'indépendants de faible envergure et beaucoup d'exploitants indépendants.[10] Face à l'entrée massive de nouveaux exploitants, les grosses compagnies qui oeuvraient sur le marché réduisent considérablement leurs flottes si elles ne dis-

---

6 Does taxicab deregulation make sense?, INTERNATIONAL TAXICAB ASSOCIATION (ITA), Rockville, Maryland, E.U., 1984, 10 pages; p.6.

7 IDEM, page 3.

8 IDEM.

9 TEAL. R.F.,Op. cit., p.14.

10 ITA, op. cit., p. 7.

paraissent pas complètement. À Milwaukee, l'industrie du taxi se désintégra littéralement après la déréglementation.[11] À Indianapolis, la proportion d'exploitants indépendants passa de 6,5 % à 25 % peu de temps après la déréglementation.[12] Cette forte augmentation du nombre d'indépendants dans une industrie organisée a plusieurs impacts. Les nouveaux arrivants indépendants desservent pour la plupart les courses en maraude ou sur poste d'attente.[13] Pour leur part les compagnies organisées pour desservir les courses sur appel ont tendance à refuser les courses moins lucratives. On a constaté à Seattle que 25 % des courses sur appel était refusées après la déréglementation, parce qu'elles étaient jugées trop courtes ou trop éloignées.[14] À San Diego, le poucentage de courses sur appel refusées passa de 5 % à 18 % après la déréglementation.[15]

Plusieurs villes américaines en abandonnant la réglementation du taxi pensaient effectuer une économie appréciable en frais de gestion et de contrôle. Il n'en fut rien. La forte augmentation d'indépendants, rend plus couteux le maintien de certaines normes minimales afférentes à l'exploitation des taxis. À San Diego, les coûts administratifs reliés au maintien d'une réglementation même minime de l'industrie du taxi avaient augmenté de 158 % moins de deux ans après la dérégle-

---

11 IDEM, p. 8.

12 PARATRANSIT SERVICES, op. cit; figure 5.

13 TEAL, R.F., op. cit., p.12.

14 ITA, op. cit.

15 IDEM.

mentation;[16] cette augmentation des coûts est intimement liée à l'accroissement du nombre d'indépendants.

Comme on a pu le constater, les bénéfices potentiels de la déréglementation ne sont pas matérialisés dans l'industrie du taxi aux États-Unis. Le document "Impacts of Comprehensive Urban Transportation Deregulation in Arizona", publié par le Transportation Research Board aux États-Unis l'indique clairement:

> "deregulation (du taxi) does not produce significant benefits to either consumers or providers."[17]

Les consommateurs de ces villes américaines se sont retrouvés plutôt avec un service de taxi plus couteux et de moindre qualité après la déréglementation. On observa aussi dans plusieurs villes déréglementées, des cas fréquents de tarification abusive et un accroissement général de l'âge des voitures de taxi. L'âge moyen des véhicules de taxi, à Seattle, passa de 4 à 6 ans après seulement 2 ans de déréglementation.[18]

Les autorités des villes américaines ont vite été préoccupées de l'ampleur des impacts négatifs de la déréglementation de l'industrie du taxi et de l'insatisfaction des usagers. À Indianapolis, 5 300 plaintes furent enregistrées en l'espace de trois ans, une augmentation alarmante.[19] À Fresno, le

---

16 PARATRANSIT SERVICES, op. cit., p. 30.

17 TEAL, R.F., op. cit., p. 14.

18 PARATRANSIT SERVICES, op. cit., p. 34.

19 IDEM; page 15.

nombre de plaintes tripla après la déréglementation.[20] Les milieux d'affaires se sont préoccupés de la détérioration du service de taxi. La Chambre de commerce d'Atlanta notamment, craignait que cela affecte l'image progressiste et accueillante de la ville sur laquelle on comptait pour attirer les touristes et la tenue de conventions. Ces préoccupations étaient d'autant plus justifiées que les plaintes des visiteurs concernant le service de taxi devenaient fréquentes:[21]

> "The problems are often so terrible that even people who were proponents of regulatory reform tourist bureaus and convention and hotel people - as in Atlanta, turn around and put substatial pressure on city councils or county commissionners to regulate the industry".[22]

La déréglementation de l'industrie du taxi aux États-Unis a donc eu des impacts négatifs:

- augmentation importante du nombre de taxis en circulation;

- augmentation de la proportion des exploitants indépendants;

- baisse de la productivité des taxis (nombre de courses par jour);

---

20 IDEM; page 9.

21 IDEM, pp. 6 et 7.

22 Lessons for Policy Makers, ROSENBLOOM, Sandra, in "Taxicabs", TRR n° 1103, Washington, 1986.

- hausse substantielle et généralisée des tarifs;

- diminution du revenu des exploitants;

- détérioration du service de courses sur appel;

- augmentation de l'insatisfaction des usagers exprimée par le nombre de plaintes;

- vieillissement des véhicules de taxi;

- augmentation des coûts administratifs reliés au maintien de normes minimales.

En 1983, les villes d'Atlanta, d'Indianapolis, de Fresno et de San Diego étaient revenues à une forme conventionnelle de réglementation de l'industrie du taxi. Nous ne disposons pas d'information récente sur les huit autres villes américaines qui avaient déréglementé l'industrie au début des années 80, nous savons toutefois qu'en 1983 elles étaient toutes aux prises avec la plupart des problèmes ci-haut mentionnés, et qu'elles avaient pour la plupart commencé à rétablir des mesures visant à empêcher l'émission de nouveaux permis.

1.3 L'agglomération de Montréal

Au Québec, l'émission et le renouvellement des permis de taxi et la définition des territoires qu'ils sont autorisés à desservir relèvent depuis 1973 de l'autorité du gouvernement du Québec. Le territoire urbain du Québec est donc divisé en 55 agglomérations de taxi tel que défini et décrété par le règlement[1].

L'agglomération de Montréal - que l'on nomme aussi agglomération A-11 ou Montréal-Centre pour la distinguer des agglomérations de l'Est-de-Montréal (A-5) et de l'Ouest-de-Montréal (A-12) également situées sur l'île de Montréal - constitue le territoire de service pour les permis de taxi qui y sont en vigueur.

Ce territoire compte 11 municipalités, sur une superficie de 236 kilomètres carrés, regroupées au centre de l'île de Montréal et particulièrement bien desservies par les tranports en commun (autobus et métro). Les taxis de Montréal peuvent également desservir - à certaines conditions - les aéroports de Dorval et de Mirabel situés à l'extérieur de leur agglomération. La population résidant sur le territoire de l'agglomération de Montréal totalise 1 250 000 habitants soit une densité de 5 284 habitants au km^2 (tableau 2).

Le nombre de permis de taxi pour desservir ce marché reste toujours élevé. Au 30 juin 1988, on comptait 4 278 permis, soit un ratio de un permis par 292 habitants. Dans les au-

1 Règlement sur le transport par taxi, décret 1763-85 du 28 août 1985; (Annexe A du règlement).

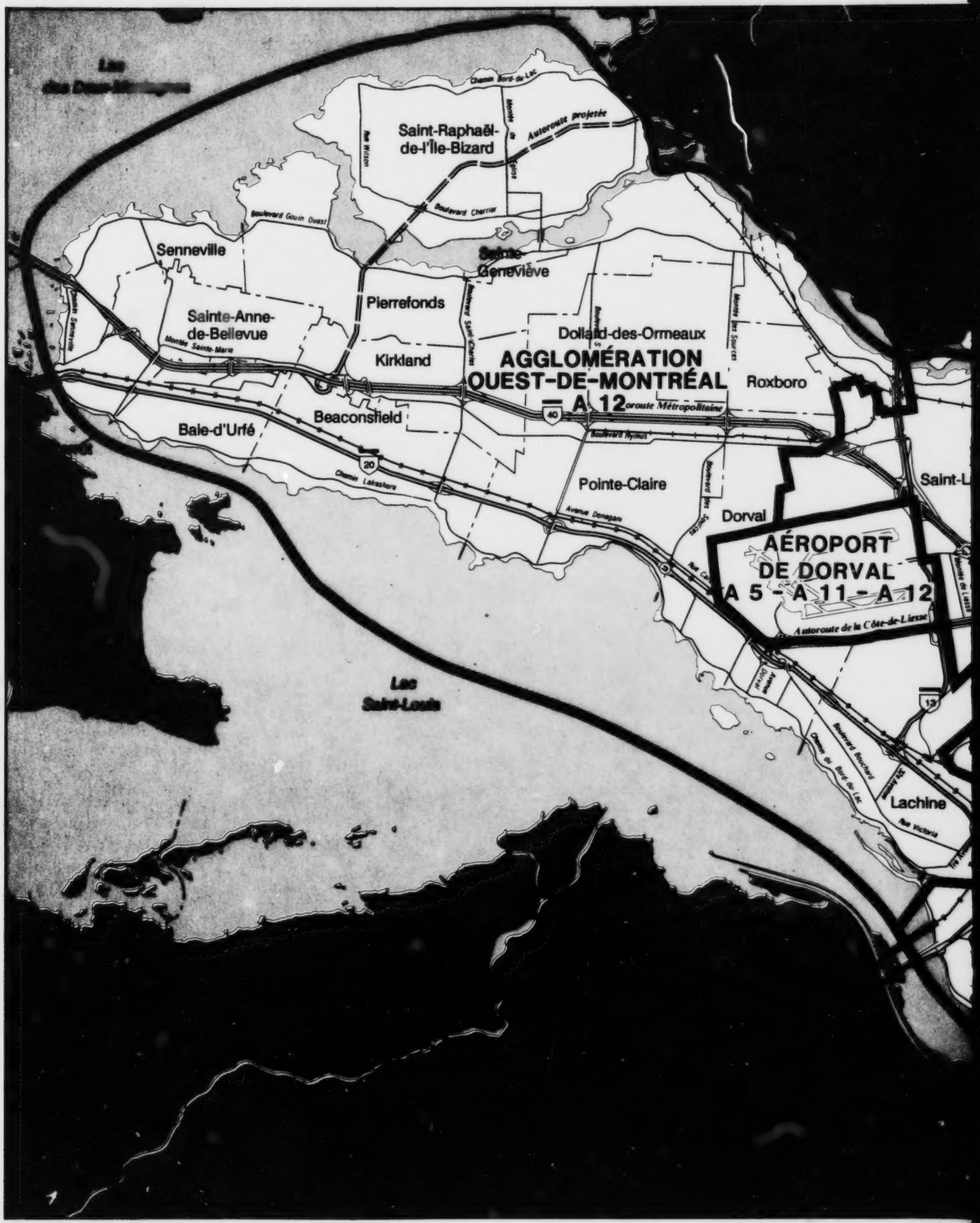
TABLEAU 2

MUNICIPALITÉS ET POPULATION
DESSERVIES PAR LES TAXIS
DE L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL (1988)

MUNICIPALITÉS	POPULATION 1986	CROISSANCE DÉMOGRAPHIQUE 1976-1986 %	SUPERFICIE km²	DENSITÉ Pop/km²	NOMBRE DE PERMIS 1982 (²)	POPULATION/ PERMIS
Côte St-Luc	28 582	11,12	7,42	3852,02		
Hampstead	7 451	- 1,47	1,77	4209,60		
Mtl-Ouest	5 382	-10,00	1,63	3301,84		
Lasalle	75 621	- 1,42	16,42	4605,42		
Montréal (¹)	938 949	-12,07	137,23	6842,16		
Mont-Royal	18 350	-10,55	7,43	2469,72		
Outremont	23 080	-14,80	3,68	6271,74		
St-Laurent	67 002	4,03	46,28	1447,75		
St-Pierre	4 944	-18,13	2,15	2299,53		
Verdun	60 246	-11,42	8,5	7087,76		
Westmount	20 011	- 9,67	3,96	5053,28		
TOTAL Agglomération de Montréal	1 249 618	-10,23	236,47	5284,47	4 278	292,10
Agglomération de l'Est de Montréal (A5)	283 229	+ 5,75	89,53	3163,51	332	853,10
Agglomération de l'Ouest de Montréal (A12)	219 630	+4,69	167,47	1311,46	271	810,44
TOTAL C.U.M.	1 752 477	-6,27%	493,47	3551,33	4 881	359,04

(¹) Les quartiers de Rivière-des-Prairies et de Pointe-aux-Trembles faisant partie de la Ville de Montréal sont desservies par les taxis de l'agglomération de l'Est de Montréal (A5). La population de ces quartiers a donc été déduite du total de l'agglomération de Montréal et ajoutée à l'agglomération A5.

(²) Source: Commission des Transports du Québec en date du 15 juin 1988. Dans le cas de l'agglomération de Montréal (A11), 947 permis ont été révoqués le 30 juin 1988, dans le cadre du plan de rachat.


Lac des Deux-Montagnes
Chemin Bord-du-Lac
Saint-Raphaël-de-l'Île-Bizard
Autoroute projetée
Boulevard Cherrier
Boulevard Gouin Ouest
Senneville
Sainte-Geneviève
Pierrefonds
Sainte-Anne-de-Bellevue
Montée Sainte-Marie
Kirkland
Dollard-des-Ormeaux
AGGLOMÉRATION OUEST-DE-MONTRÉAL
A 12 route Métropolitaine
Roxboro
Beaconsfield
Baie-d'Urfé
Boulevard Hymus
Chemin Lakeshore
Pointe-Claire
Avenue Donegani
Dorval
AÉROPORT DE DORVAL
A 5 - A 11 - A 12
Autoroute de la Côte-de-Liesse
Lac Saint-Louis
Boulevard Bouchard
Chemin du Bord-du-Lac
Lachine
Rue Victoria

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports
Direction générale du transport
des personnes et des marchandises

Figure 1
Agglomérations de taxi

Communauté Urbaine de Montréal

Limite de l'agglomération

Limite municipale

Métro

0 1 2 3 4 5 6 km

septembre 1988

tres agglomérations de taxi du Québec, le ratio est d'environ un permis par 1 000 habitants (tableau 3, annexe 5).

Si on compare l'agglomération de Montréal avec d'autres villes occidentales de taille ou d'importance similaires (tableau 4, annexe 5), on constate que, même après le retrait de près de 1 000 permis de taxi, Montréal reste avec un ratio très faible de population par permis, démontrant encore le nombre élevé de permis en vigueur par rapport à la population.

Le nombre de permis de taxi nettement excédentaire à Montréal depuis plus de 35 ans peut expliquer certaines particularités de l'industrie du taxi montréalaise:

- Avant le plan de rachat, 19 associations offraient des services de répartition des appels à quelques 3 900 taxis, soit près de 75 % de tous les permis. À l'exception de deux associations de très grande taille (plus de 400 permis), toutes ces compagnies concentraient leurs activités dans différents quartiers et secteurs géographiques de l'agglomération;

- Environ 25 % des taxis montréalais étaient exploités par des titulaires indépendants qui ne faisaient partie d'aucune association de service. Ces taxis ne recevant aucun appel concentrent leurs activités au centre-ville de Montréal où les clients les prennent aux postes publics d'attente ou en maraude.

- Les Montréalais ont recours aux taxis en les hélant sur rue dans une proportion de près de 50 %; cette proportion est encore plus élevée dans le centre-ville. Partout ailleurs

au Québec, les courses sont réalisées après que les clients aient téléphoné à l'association de service téléphonant dans une proportion de 85 %, la maraude ne représentant que 4 % des courses.

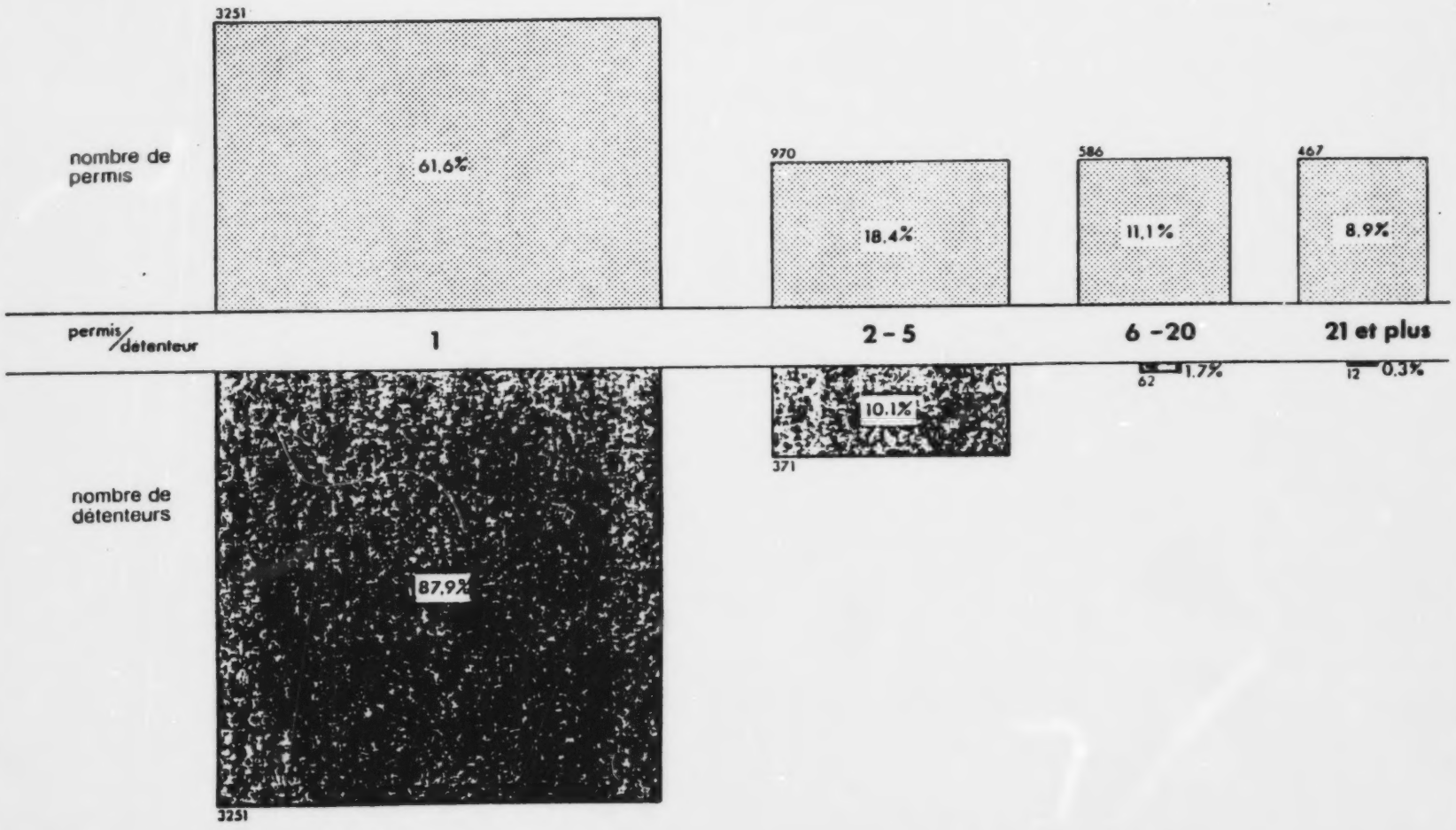
- Les Montréalais utilisent les taxis trois fois plus que la moyenne dans les autres agglomérations (21 courses par habitant contre 6,5).

- Quelques 192 limousines sont autorisées à desservir le territoire de l'agglomération et de l'île de Montréal. L'omniprésence des taxis à Montréal a sans doute contribué à limiter le développement de ce type de service. Effectivement, seulement 115 limousines étaient immatriculées et exploitées en mai 1988;

- Par rapport aux autres grandes villes occidentales, Montréal a relativement peu de problèmes avec des transporteurs illégaux;

- Enfin, des permis de taxi de l'agglomération de Montréal étaient détenus dans une proportion de 64 % par des artisans, propriétaires d'un seul permis; ces artisans représentaient, en 1984, 89 % des propriétaires de taxi membres de la Ligue de taxis de Montréal.

Caractéristiques de la tenure des permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, selon le nombre de permis par adresse postale, juin 1984



2- LE PLAN DE RACHAT

2.1 Objectifs poursuivis

Les objectifs du plan de rachat de permis de taxis sont:

2.1.1 Diminuer le nombre de permis

L'objectif premier du plan de rachat est évidemment de réduire le nombre de permis de taxi exploités sur le territoire de l'agglomération de Montréal. Depuis plus de trente ans, le trop grand nombre de taxis avait été identifié, par l'industrie et par les autorités dans leurs différents rapports, comme étant une des causes principales des nombreux problèmes économiques affectant cette industrie.

Quant au nombre cible de permis à racheter, il importe de rappeler que le nombre de 2 000 avait été avancé en premier lieu par le Comité de promotion économique de Montréal qui se disait conscient que, même ramené à 3 200, le nombre de permis de taxi à Montréal serait encore trop élevé.

Cependant, dans la préparation du plan de rachat, il était évident que les exploitants de taxi ne voulaient s'engager dans cette opération que dans la mesure où leurs risques financiers était limités. Il fut donc convenu de limiter leur période de remboursement de la dette à 10 ans et la contribution annuelle à 1 000 $. Dès lors, ces conditions financières fixaient un nombre

maximal de permis qu'on pouvait racheter; l'objectif de 2 000 permis à racheter devenait donc un seuil à ne pas dépasser. Dans les faits, cependant, les intervenants reconnaissaient que le rachat de 1 200 à 1 500 permis serait nettement satisfaisant.[1]

2.1.2 Rentabiliser l'exploitation des taxis

La diminution du nombre de taxis devait se refléter par une hausse de la productivité et donc de la rentabilité des taxis restants.

2.1.3 Hausser la qualité du service offert

La diminution du nombre de taxis et la hausse de la rentabilité devait améliorer la qualité des véhicules et rejeter les éléments indésirables de la profession.

2.1.4 Éviter la spéculation sur les permis

Cette opération aurait une incidence certaine sur la valeur marchande des permis restants; des mesures devaient être prises pour éviter les manoeuvres spéculatives abusives.

---

1 LÉONARD, Jacques, Ministre des Transports, Mise en marche et financement du plan de rachat de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, mémoire au Conseil des ministres, le 4 octobre 1984.

2.2 Description du plan

Le plan de rachat vise à racheter les permis de taxi des titulaires qui, pour une raison ou une autre, désirent quitter ce secteurs d'activités. Les permis sont rachetés sur une base volontaire selon leur valeur marchande; le prix offert en juin 1985 était de 10 000 $ et il a été haussé à 18 000 $ en juin 1987.

Les fonds nécessaires à ce rachat ont été avancés par le gouvernement du Québec via la Société québécoise des transports. Le Gouvernement a également négocié par le biais du ministère des Finances le meilleur taux d'intérêt.

Cette dette est remboursée par les propriétaires restants par le biais d'une cotisation annuelle qui ne dépasse pas 1 000 $ par année par permis. Le titulaire a le choix entre quatre modes de paiement: 900 $ en début d'année, 4 paiements trimestriels de 240 $, 12 paiements mensuels de 80 $, ou 1 000 $ en fin d'année.

Un droit de transfert est également imposé pour les transactions qui se font entre particuliers sauf pour les transactions réalisées entre membres d'une même famille; ce droit de transfert était de 10 000 $ au début de l'opération et a été porté à 20 000 $ en avril 1987. Un fiduciaire a été mandaté par le gouvernement du Québec pour gérer l'ensemble de cette opération.

Le Gouvernement s'est engagé pour sa part à maintenir un crédit d'impôt de 500 $ par année ou un avantage équivalent pour la durée du plan. La période de remboursement a été fixée à

un maximum de 10 ans. Les membres de la Ligue de taxis de Montréal pourraient également décider de mettre fin à la période de rachat selon leur satisfaction du nombre de permis rachetés.

Il s'agit donc d'une opération mise en place à la demande de l'industrie du taxi et qu'elle-même finance. Une opération d'une telle envergure aurait pu être difficilement réalisée sans l'intervention des pouvoirs publics et l'adoption de mesures législatives et réglementaires spécifiques.

2.3 Organismes impliqués dans l'administration du plan

2.3.1 La Ligue de taxis de Montréal inc.

Elle est le seul organisme habilité, en vertu des dispositions de la Loi sur le transport par taxi, à représenter les titulaires de permis de taxi de l'agglomération de Montréal:

> "Une ligue reconnue a pour fonctions principales de représenter les titulaires de permis de taxi d'une agglomération et de promouvoir leurs intérêts, notamment par l'amélioration et la promotion du transport par taxi et l'établissement d'avantages sociaux. Une ligue doit également promouvoir la qualité du service fourni au public."[1]

La Ligue a donc été le requérant principal pour la mise en oeuvre de cette opération; elle représente les membres qui sont directement affectés et qui financent ce plan.

2.3.2 Le ministère des Transports du Québec

La principale autorité au Québec en matière de transport par taxi devait analyser l'opportunité de la mise en oeuvre de cette opération, faire adopter les règlements et lois pertinents, et cautionner l'ensemble de l'opération.

À cet égard nous soulignons que, même si le plan de rachat s'autofinance par le paiement des cotisations

---

1 Loi sur le transport par taxi, L.R.Q., 1983, ch. 46, art. 50.

annuelles des titulaires restants, le ministère des Transports du Québec a financé l'ensemble des études, des préparatifs et des consultations. Ces dépenses ont totalisé un montant de 437 000 $,[2] ce qui ne tient évidememment pas compte des salaires des fonctionnaires affectés à cette tâche.

2.3.3 Le fiduciaire

Les fonctions du fiduciaire (Trust La Laurentienne du Canada)[3] sont définies dans l'entente contractuelle du 14 juin 1985.[4] Mandaté par le ministre des Transports, le fiduciaire doit:

a) assurer la perception des droits annuels et des droits de transfert et en gérer le placement jusqu'à leur remise au ministre des Finances du Québec;
b) verser au ministre des Finances du Québec les droits annuels et les droits de transfert et les revenus de placement de ceux-ci, s'il en est;
c) recevoir du Ministre, au bénéfice de la Société, les sommes de remplacement et en gérer le placement;

---

2 CT 149-758; 152-097; 155-160; 157-178; décret 549 du 20 mars 1985.

3 Anciennement: Fiduciaires de la Cité et du District de Montréal Limitée, (désigné par le décret 1027-85).

4 Décret 1150-85 du 12 juin 1985 concernant l'application du programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal.
Décision du Conseil du trésor, CT 156915 du 11 juin 1985, concernant une convention entre le ministre des Transports, Fiduciaires de la Cité et du District de Montréal Limitée et la Société québécoise des transports concernant le plan de rachat de permis de taxis dans l'agglomération urbaine de Montréal.

d) recevoir de la Société les avances et le produit de l'emprunt effectué aux fins du programme et en gérer le placement;
e) recevoir les offres et procéder à leur acceptation ou à leur refus le cas échéant;
f) procéder, à même le fonds de rachat, au rachat des permis de taxis;
g) demander à la Commission la suspension du service et le transfert des permis à son nom ou leur révocation;
h) rembourser à leurs échéances respectives le capital et l'intérêt de l'emprunt.

2.3.4 La Société québécoise des transports

La S.Q.T. est un organisme relevant du gouvernement du Québec et chargé de gérer différents investissements publics dans le domaine du transport. Dans le cas du plan de rachat, la S.Q.T. agissait comme véhicule de financement de l'opération: c'est en son nom que les sommes nécessaires au rachat des permis ont été empruntées.

2.3.5 La Commission des transports du Québec

La C.T.Q. a pour mandat, entre autres, d'émettre, de suspendre, de révoquer et de transférer les permis de taxi selon les lois et règlements en vigueur.

2.3.6 La Régie de l'assurance automobile du Québec

La R.A.A.Q. intervient dans cette opération lors du renouvellement annuel de l'immatriculation: les titulaires de permis de taxi ne peuvent obtenir leur immatriculation s'ils ne peuvent présenter leur reçu de paiement de leur droit annuel.

2.3.7 Le ministère des Finances

Le ministère des Finances a été autorisé à avancer jusqu'à 15 000 000 $ à la S.Q.T. pour procéder au rachat des permis au début de l'opération[5]. De même, le ministère des Finances a étroitement collaboré à la préparation des contrats et du financement de l'ensemble de cette opération.

---

5 Décret 1076-85.

3. ÉVALUATION DE L'OPÉRATION

3.1 Source des données

Les diverses données utilisées pour l'évaluation du plan de rachat proviennent d'une part, des activités de supervision administrative de l'opération, qui permettent d'établir avec précision l'évolution du nombre de permis offert en vente et le bilan financier, et d'autre part, de l'étude de l'offre et de la demande en service de taxi dans l'agglomération de Montréal.

Cette étude particulière avait été mise en oeuvre notamment pour assurer un suivi statistique de l'évolution de l'offre et de la demande avant, pendant et après le plan de rachat, afin de quantifier les effets auprès des exploitants et de la clientèle du retrait d'un si grand nombre de permis de taxi dans une agglomération urbaine.

La méthodologie utilisée pour obtenir toutes ces données statistiques sur une industrie de transport aussi insaisissable que le taxi dans une grande ville mérite d'être décrite en détail, car elle constitue le fondement scientifique de la validité des données.

L'étude de l'offre et de la demande en service de taxi a été amorcée en 1984 à la veille de la mise en oeuvre du premier

plan de rachat dans l'agglomération de Montréal. Les données statistiques concernant les activités des taxis ont été recueillies par le biais de trois opérations distinctes: le recensement des appels des clients aux compagnies de service, un sondage auprès des chauffeurs en 1984, et un sondage auprès des chauffeurs et des clients en 1987. Le maître d'oeuvre de ces opérations de cueillette de données est le Service de la statistique du ministère des Transports du Québec qui a su s'allier, de façon très dynamique, la collaboration de l'industrie:

> "La collaboration de l'industrie est un élément essentiel de réussite pour cette démarche. Il faut créer un climat de confiance en expliquant tous les aspects, en adoptant nos méthodes de travail aux procédures propres à l'industrie et en suscitant des échanges par la remise de résultats et par des discussions sur ceux-ci."[1]

3.1.1 Le recensement des appels

À la demande du ministère des Transports du Québec, les associations de service de taxi faisant affaire sur le territoire de l'agglomération de Montréal effectuent un relevé des courses réalisées pour chacun des jours depuis novembre 1984.

Ce recensement des appels auprès des associations de service de taxi permet de suivre l'évolution de la demande . Les données ainsi recueillies et utilisées dans la présente évaluation couvrent donc la période de novembre 1984 à novembre 1987. Le taux de réponses des

---

1 DAVID, Jean, Développement d'un système d'information pour l'industrie du taxi, conférence présentée lors du congrès annuel de l'AQTR, mars 1986, Québec.

associations de service à cette démarche est de l'ordre de 60 %.

Il est évident que toutes les données recueillies auprès de ces compagnies sont traitées de façon confidentielle; seules les données générales sont diffusées. Les diverses associations de service peuvent cependant obtenir des relevés pour leur propre entreprise.

3.1.2 Le sondage de 1984

Le premier sondage s'est étendu sur sept jours à partir du dimanche 25 novembre 1984 et a permis d'administrer deux questionnaires à 353 chauffeurs de taxi au cours de leur travail:

- le questionnaire A, complété par l'observateur, recherchait de l'information sur le chauffeur (propriétaire ou locataire, temps plein ou partiel, groupe d'âges, expérience), sur la voiture (marque, modèle, année, nombre de places, cylindrée, type de carburant) et sur la façon de travailler (prise d'appels, poste d'attente, maraude, etc.).

- le questionnaire B, complété par le chauffeur, décrivait son activité pendant une période de deux heures; devaient y être consignées les informations sur les courses effectuées (temps d'attente du client, durée de la course, coût, distance moyenne payante, distance totale, type de course).

Ces deux questionnaires ont été administrés à deux groupes de chauffeurs, le groupe majoritaire des taxis équipés de radio, et les autres sans radio.

Ainsi durant la période d'observation, 225 chauffeurs ont été appelés par le biais d'une association de service; au chauffeur qui se présentait, un observateur lui administrait le questionnaire A, et lui remettait le questionnaire B, que le chauffeur devait remplir et rapporter à l'association au terme de deux heures; 125 chauffeurs ont été hélés ou contactés sur un poste d'attente; un observateur leur administrait le questionnaire A et leur remettait le questionnaire B, qu'ils devaient compléter et retourner à un endroit prédéterminé après deux heures.

100 % des questionnaires A ont été complétés et 80 % des questionnaires B ont été retournés et complétés; compte tenu de la nature des questions posées, du type de clientèle visée et du fait que le chauffeur devait rapporté le questionnaire, et considérant le climat général qui prévalait dans l'industrie du taxi à Montréal à cette époque, ce taux de réponse est exceptionnellement élevé et montre de façon spectaculaire la très grande collaboration que nous avons eue dans la réalisation de ce sondage.

Enfin, pour permettre d'évaluer le nombre de courses effectuées pendant une semaine, divers autres relevés complètent la cueillette des données:

- un relevé des appels et des voitures ayant pris des appels, heure par heure pendant une semaine, dans les associations de service;

- un relevé des taxis sur rue et sur poste d'attente permettant d'évaluer l'importance des voitures membres d'associations de service versus les non membres, leur taux d'occupation, etc.

On trouvera à l'annexe 6 les divers formulaires utilisés pendant les sondages.

3.1.3 Le sondage de 1987

Le deuxième sondage a été réalisé sur une période de deux semaines, du dimanche 25 octobre au samedi 7 novembre 1987 inclusivement. Au cours de cette période, on a administré les mêmes deux questionnaires A et B mentionnés précédemment à 632 chauffeurs de taxi. Le taux de réponse au questionnaire B a été de 63 %, ce qui constitue un excellent taux de réponse. Outre la période plus longue et le nombre plus élevé d'entrevues, par rapport au sondage de 1984, on a ajouté un troisième questionnaire, celui-là s'adressant aux clients des taxis, pendant leur période d'observaiton de travail de deux heures, les chauffeurs de taxi remettaient un questionnaire à un client pour chacune des courses qu'ils réalisaient. Le nombre de questionnaires complétés par les clients s'élève à 997 et permet de dresser un portrait précis du marché desservi par les taxis[2].

Le plan de sondage (figure 3) illustre la procédure suivie pour atteindre un chauffeur. Le mode de sélec-

2 L'analyse de ces questionnaires fait l'objet d'un rapport distinct: Portrait de la clientèle des taxis à Montréal, M.T.Q., Montréal, septembre 1988.

Figure 3

Plan de sondage

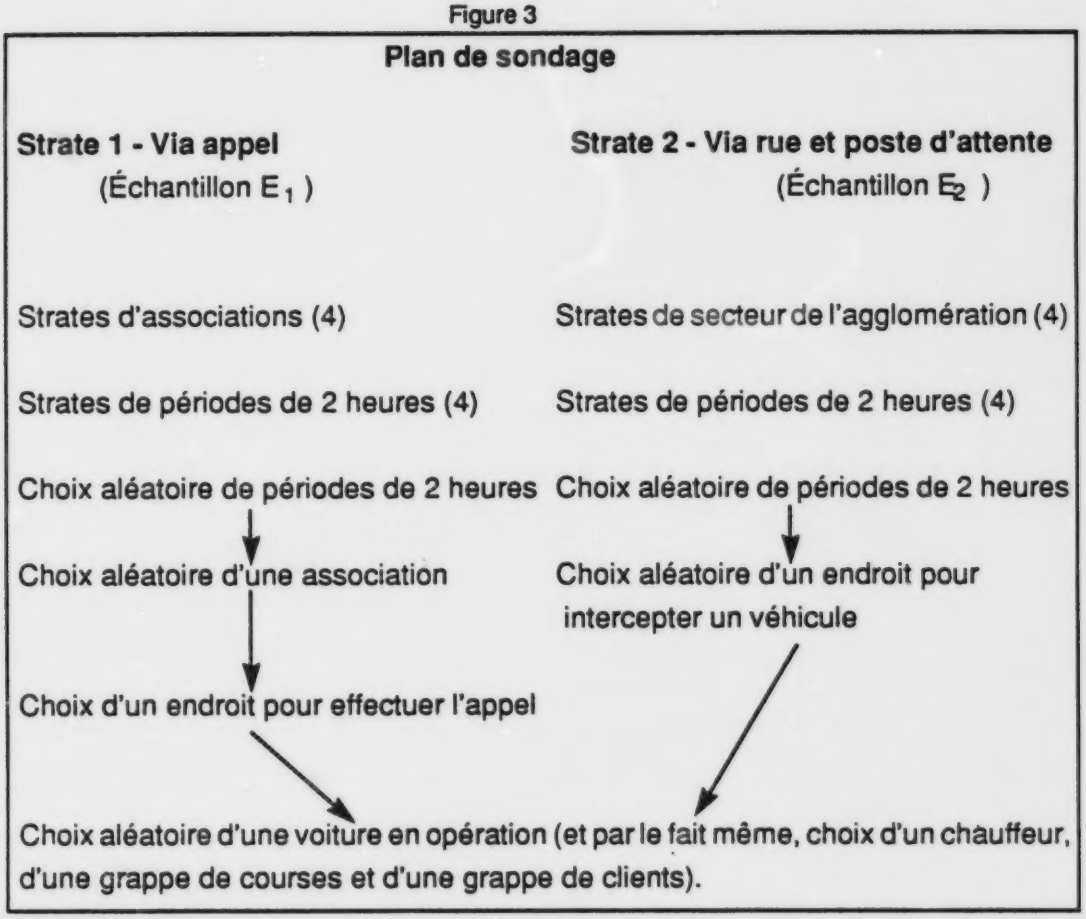
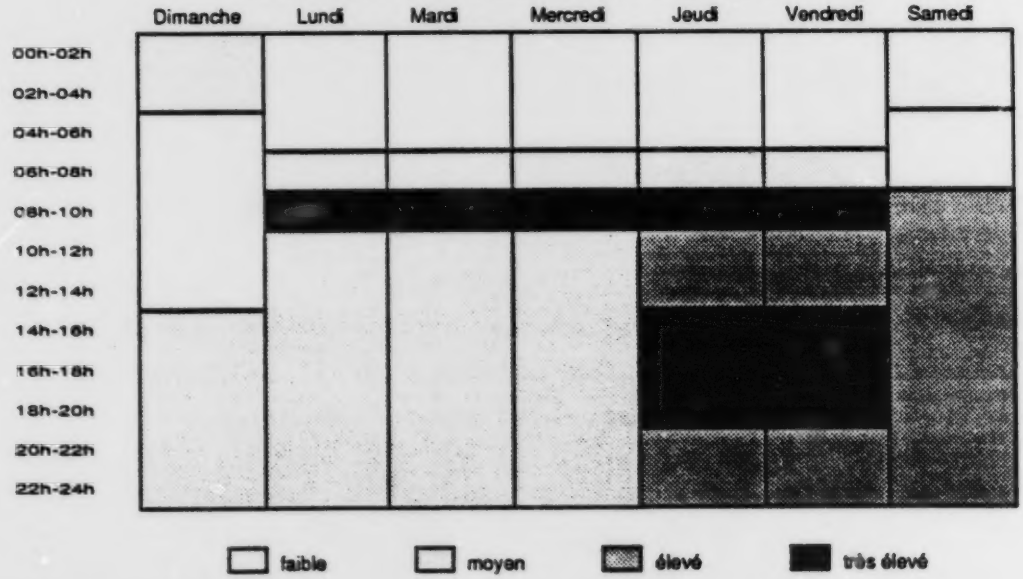


Tableau 5
Stratification des associations de service de taxi dans l'agglomération de Montréal

Strates d'associations	Nombre d'associations	Nombre de permis (avec radio)
A - Très grosses associations (> 400 permis)	2	1 202
B - Grosses associations (201-400 permis)	5	1 345
C- Moyennes associations (120-200 permis)	3	487
D- Petites associations (moins de 120 permis)	8	576
Total	18	3 610

Figure 4
Stratification de la semaine par période horaire



tion des entrevues a notamment été fait selon leur façon de travailler (sur un appel, en maraude ou en attente aux postes). Tout comme en 1984, ces entrevues ont été réparties à travers les quatre différentes périodes-types de travail des chauffeurs de taxi (stratification de la semaine par période horaire (figure 4), et selon la façon de travailler des chauffeurs (sur un appel, en maraude ou sur un poste). Le choix des chauffeurs s'est fait au hasard selon la taille des associations de service de taxi (stratification des associations de Montréal, tableau 5), et selon les secteurs géographiques de l'agglomération.

Tout comme en 1984, les observateurs ont également été affectés à divers autres relevés: relevés d'appels dans les associtations de service, et relevés des taixs sur rue ou en attente aux postes.

3.1.4 Interprétation des données

Les données provenant du sondage et publiées dans le présent document et dans les documents techniques sur lesquels il s'appuie peuvent être considérées comme des observations moyennes pour les unités de temps considérées en 1984 et 1987. Ainsi, les données compilées pour une semaine de 1984 sont considérées représentatives de la semaine type de l'année 1984. On notera cependant des différences significatives pour les données concernant le nombre d'appels et le nombre de courses entre les données préliminaires de 1984 les données finales obtenues à la suite de diverses pondérations statistiques (annexe 7).

Les données préliminaires de 1984 publiées dans le rapport de septembre 1985 représentent bien les résultats obtenus lors de la semaine du sondage. Or ce sondage avait été réalisé à la fin de novembre et au début de décembre alors que le "comportement transport" de la clientèle tend à être influencé par l'arrivée de la saison des fêtes. Ce sondage avait eu lieu 8 jours seulement après la fin de la grève du transport en commun à Montréal. Enfin, cette semaine d'observation correspondait à une période d'émission des chèques d'allocations gouvernementales. Voilà donc autant de facteurs qui ont pu influencer à la hausse la demande en service de taxi pendant cette période; et il a donc fallu pondérer les résultats pour obtenir des données moyennes représentatives.

Par rapport au sondage de 1984, les données de 1987 ont été obtenues avec près du double d'entrevues, (632 au lieu de 353) réalisées en deux semaines au lieu d'une, et au cours d'une période de l'année plus représentative du comportement moyen de l'offre et de la demande en transport.

Les données de 1984 et de 1987 ont donc été pondérées de façon à les rendre comparables et représentatives des observations moyennes pour chacune de ces années. Les données finales de 1984 sont présentées à l'annexe 7.

3.2 Les résultats

3.2.1 Nombre de permis rachetés

Le nombre de permis offert en vente au fiduciaire atteignait 1 006 au 29 août 1988, soit 19,3 % des permis en vigueur avant la mise en oeuvre du plan de rachat. Ce nombre correspond à 50 % du nombre maximal de permis à racheter, et à entre 84 % et 67 % de l'objectif réaliste visé, soit le retrait de 1 200 à 1 500 permis.

3.2.2 Évolution des mises en vente

L'évolution du nombre de permis de taxi offerts en vente au plan de rachat doit être scindée en deux périodes: de juin 1985 à mars 1987 alors que le prix offert et le droit de transfert était fixés à 10 000 $ chacun, puis d'avril 1987 à ce jour alors que le droit de transfert était porté à 20 000 $ et le prix offert à 18 000 $. (Tableau 6, figure 5)

En effet, on constatait dès novembre 1987 que le nombre de transferts de permis de taxi entre particuliers, et pour lesquels les droits de transfert devaient être payés par l'acquéreur, dépassait celui des transferts au profit du plan de rachat (figure 6).

TABLEAU 6

ÉVOLUTION DES MISES EN VENTE DANS LE CADRE DU PLAN DE RACHAT DE PERMIS DE TAXI À MONTRÉAL

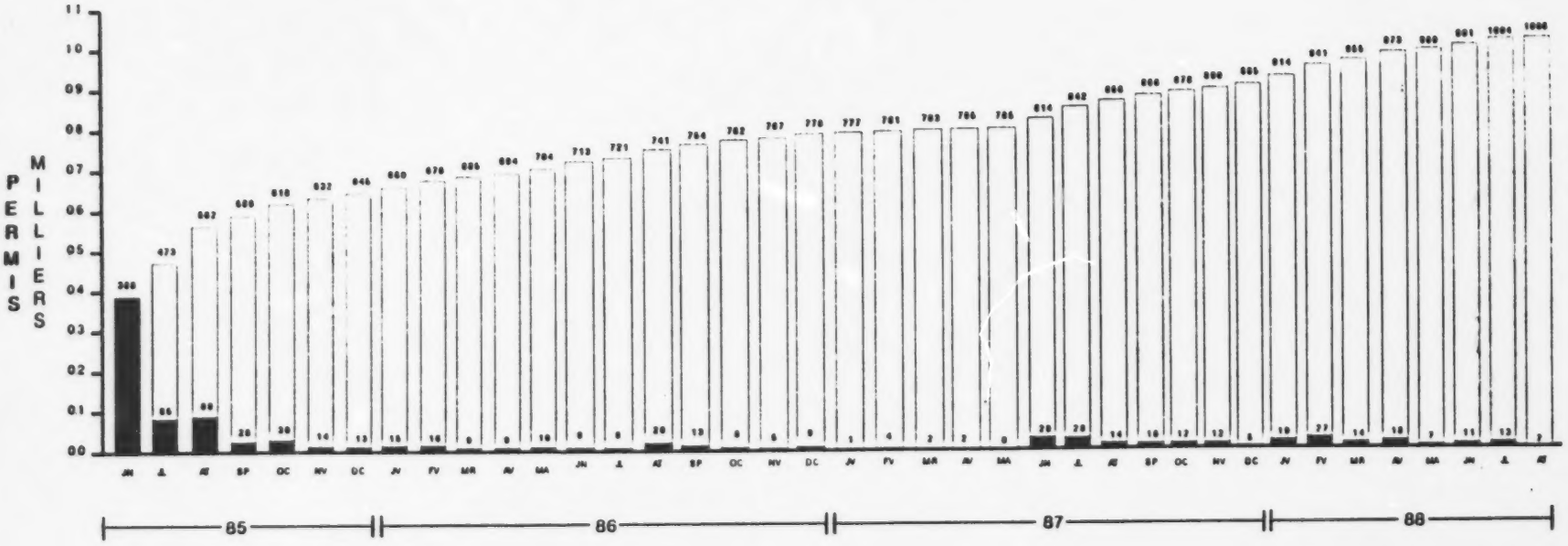
MOIS	MISES EN VENTE	TOTAL CUMULÉ
ANNÉE 1985		
juin 1985	388	388
juillet 1985	85	473
août 1985	89	562
septembre 1985	26	588
octobre 1985	30	618
novembre 1985	14	632
décembre 1985	13	645
SOUS-TOTAL 1985	645	
ANNÉE 1986		
janvier 1986	15	660
février 1986	16	676
mars 1986	9	685
avril 1986	9	694
mai 1986	10	704
juin 1986	9	713
juillet 1986	8	721
août 1986	20	741
septembre 1986	13	754
octobre 1986	8	762
novembre 1986	5	767
décembre 1986	9	776
SOUS-TOTAL 1986	131	
ANNÉE 1987		
janvier 1987	1	777
février 1987	4	781
mars 1987	2	783
avril 1987 (1)	2	785
mai 1987	0	785
juin 1987 (2)	29	814
juillet 1987	28	842
août 1987	14	856
septembre 1987	10	866
octobre 1987	12	878
novembre 1987	12	890
décembre 1987	5	895
SOUS-TOTAL 1987	119	
ANNÉE 1988		
janvier 1988	19	914
février 1988	27	941
mars 1988	14	955
avril 1988	18	973
mai 1988	7	980
juin 1988	11	991
juillet 1988	13	1 004
août 1988	2	1 006
SOUS-TOTAL 1988	111	

(1) Le droit de transfert est porté de 10 000 $ à 20 000 $ le 1er avril 1987.

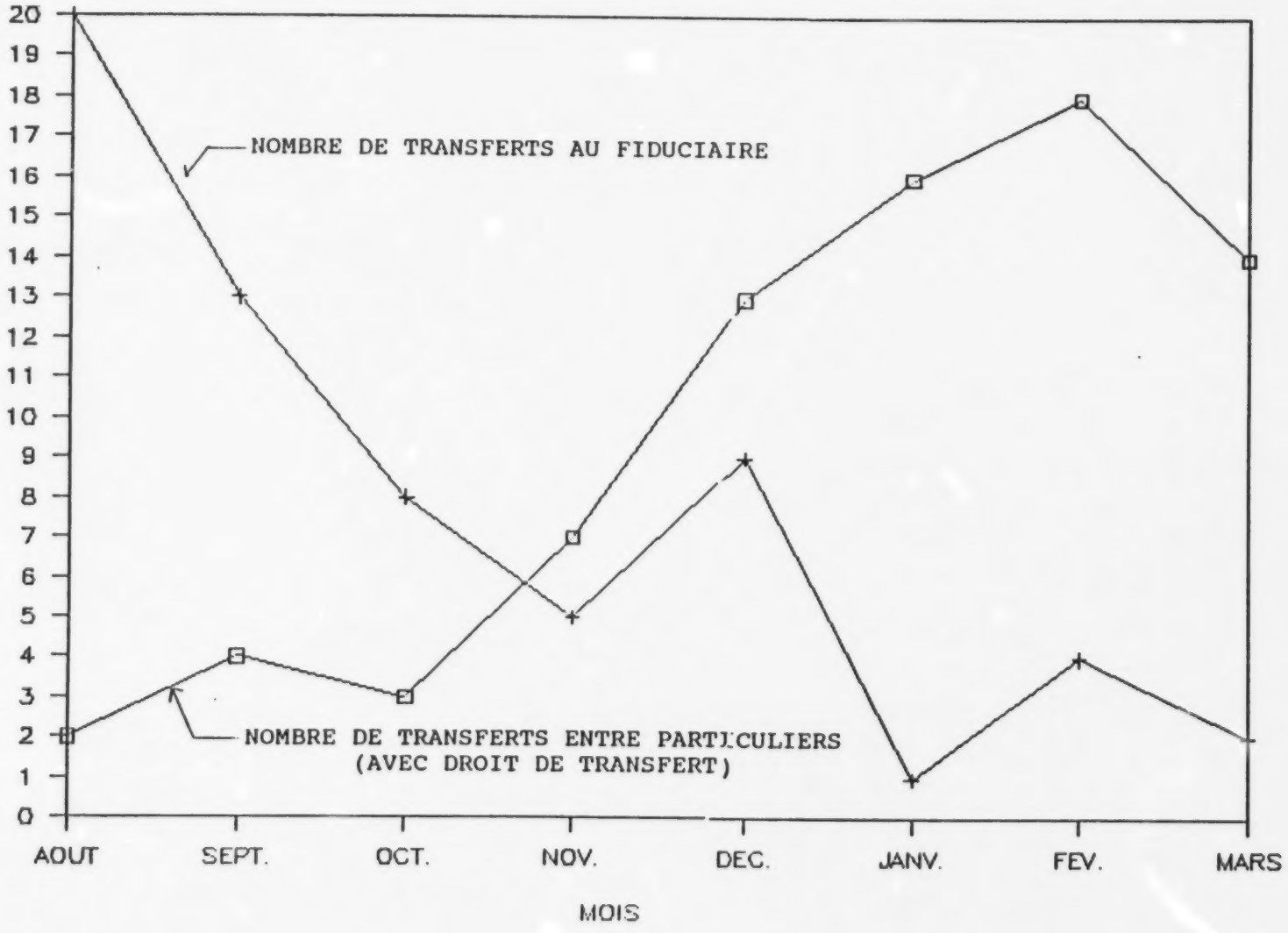
(2) Le prix offert par le fiduciaire passe de 10 000 $ à 18 000 $ le 15 juin 1987.

Figure 5

Évolution des mises en vente dans le cadre du plan de rachat



TRANSFERTS DE PERMIS ENREGISTRES A LA LIGUE A.11
DE AOUT 86 A MARS 87



À la demande de la Ligue de taxis de Montréal et conformément aux recommandations du rapport Bissonnet[1], le ministère des Transports haussait le droit de transfert[2] et proposait un plan de relance pour contrer le plafonnement des mises en vente, les manoeuvres spéculatives et les rumeurs diverses qui se multipliaient. Ce plan de relance était adopté par le Conseil d'administration de la Ligue puis entériné par un vote des membres de la Ligue lors d'une assemblée générale spéciale le 19 mai 1987. Ce plan de relance consistait à une hausse substantielle du prix offert et à une simplification des modalités de transaction.

Le tableau 6 présente l'évolution des mises en vente sur une base mensuelle, depuis le début des opérations. On constate que 785 permis ont été rachetés au prix de 10 000 $ et que 221 autres permis ont été rachetés depuis le 15 juin 1987 au prix de 18 000 $. Les moyennes mensuelles s'établissent à 92 pour l'année 1985, 11 pour 1986, 10 en 1987 et 14 en 1988.

3.2.3 Paiement du droit de transfert

Conformément au décret 1242-85 concernant le plan de rachat, un droit particulier doit être payé par l'acquéreur lors du transfert d'un permis de taxi dans l'agglomération de Montréal. Sont exemptées les tran-

1 Rapport du Comité sur le taxi, texte présenté à monsieur Marc-Yvan Côté, ministre des Transports, par M. Michel Bissonnet, député de Jeanne-Mance, avril 87, 53 pages.

2 Décret 349-87 du 11 mars 1987.

TABLEAU 7

ÉVOLUTION DU NOMBRE DE DROITS DE TRANSFERT ACQUITTÉS DANS LE CADRE DU PLAN DE RACHAT DE PERMIS DE TAXI

ANNÉE FINANCIÈRE (1)	NOMBRE DE DROITS		
	10 000 $	20 000 $	TOTAL
1985	3		3
1986	18		18
1987	99	5	104
1988 (2)	7	42	49
TOTAL	127	47	174

(1) Aux fins administratives, l'année financière du plan de rachat se termine au 30 novembre.

(2) Données valides au 29 août 1988.

sactions qui résultent du décès du titulaire ou lorsque l'acquéreur est le conjoint des cédants, son enfant, son père, sa mère, son frère ou sa soeur.

Le tableau suivant montre l'évolution du nombre de droits de transfert qui ont été payés au fiduciaire. Ce nombre représente donc les transactions qui ont été réalisées entre particuliers et pour lesquelles le droit de transfert était exigé. On notera que déjà, en août 1988, 47 transactions ont été réalisées alors que l'acquéreur acquittait un droit de transfert de 20 000 $ en plus du prix du permis évidemment supérieur au prix offert par le fiduciaire à 18 000 $.

Ces transactions représentent 21 % du nombre de permis rachetés par le fiduciaire depuis l'instauration des nouvelles conditions de rachat, soit autant de permis qui échappent au rachat. Ces transactions démontrent tout de même le sérieux attrait financier que constitue maintenant le permis de taxi à Montréal et contribuent aussi largement 2 200 000 $ à la bonne santé financière de l'opération.

3.2.4 Situation financière du plan de rachat

L'ensemble des sommes perçues à ce jour par le fiduciaire pour racheter les permis totalise 14 000 000 $. Ces sommes, indiquées au tableau 8 proviennent des droits annuels et des droits de transfert perçus, et des intérêts cumulés.

Les déboursés pour leur part représentent à ce jour 13 000 000 $. Il s'agit principalement des montants versés aux vendeurs auxquels s'ajoutent les frais de gestion, les honoraires du fiduciaire et les intérêts courus.

En tenant compte des sommes dues aux vendeurs et des dépenses de fonctionnement de l'opération, le solde financier au 29 août 1988 s'établit à 415 256 $.

Les cotisations à recevoir jusqu'à la fin de l'année financière, le 30 novembre 1988, totalisent 3 000 000 $ tandis qu'on peut estimer le coût du rachat des permis jusqu'à cette date à 750 000 $.

Le solde au 30 novembre 1988 s'établit donc à 2 700 000 $ soit 647 $ par permis actif. Il représente une capacité de rachat de 150 autres permis à 18 000 $. Ce surplus correspond au montant perçu pour les droits de transfert.

On constate donc que cette opération d'envergure, qui a permis de retirer 20 % des permis de taxi de Montréal, a donc été financée par l'industrie du taxi en trois ans. Qui plus est, un surplus sera même enregistré à la fin de l'année financière de 1988, ce qui permettra de racheter au comptant les permis qui seront alors offerts et d'abaisser la cotisation de droit annuel à 500 $ pour l'année 1989.

TABLEAU 8

SITUATION FINANCIÈRE DU PLAN DE RACHAT
AU 29 AOÛT 1988
(ET PROJECTIONS AU 30 NOVEMBRE 1988)

1-	SOMMES PERÇUES PAR LE MANDATAIRE	=	13 991 111 $
	Droits annuels = 11 708 340 $		
	Droits de transfert = 2 210 000 $		
	Intérêts sur dépôts = 72 771 $		
2-	PRÉLÈVEMENTS AUTORISÉS	=	13 067 455 $
	Remboursements aux vendeurs = 11 808 400 $		
	Frais de gestion (au 30-11-87) = 217 805 $		
	Honoraires (au 30-11-87) = 211 506 $		
	Intérêts sur les emprunts = 829 743 $		
3-	SOMMES DUES AUX VENDEURS	=	418 000 $
4-	DÉPENSES ESTIMÉES DE GESTION DU PLAN	=	90 000 $
	Dépenses de fonctionnement = 30 000 $		
	Honoraires du mandataire = 60 000 $		
5-	SOLDE AU 29 AOÛT 1988 (1-2-3-4)	=	415 656 $
6-	COTISATIONS À RECEVOIR POUR L'EXERCICE FINANCIER SE TERMINANT LE 30-11-88	=	3 042 660 $
7-	COÛT DU RACHAT DES PERMIS DU 29 AOÛT AU 30 NOVEMBRE 1988	=	756 000 $
	14 semaines X 3 permis = 42 X 18 000 $		
	Nombre de permis restants: 5222 - (1006 + 42) = 4174		
8-	SOLDE AU 30 NOVEMBRE 1988 (5 + 6 - 7)	=	2 702 316 $
9-	SURPLUS PAR PERMIS (2 701 916$ ÷ 4174)	=	647 $
10-	NOMBRE DE PERMIS RACHETABLES: (2 701 916 ÷ 18 000$)	=	150

3.3 L'impact sur l'industrie

La réduction du nombre de permis visait essentiellement à augmenter la productivité et la rentabilité de l'exploitation des taxis à Montréal.

Un ensemble d'indicateurs a donc été développé pour évaluer la productivité et la rentabilité d'exploitation d'un permis de taxi. C'est en comparant la valeur de ces indicateurs pour les années 1984 et 1987 que nous tenterons de déterminer si la rentabilité dans l'industrie du taxi a augmenté, et dans quelle mesure.

Ces indicateurs sont regroupés en quatre parties. La première a trait à la productivité et décrit le nombre de courses réalisées et le nombre d'heures de travail pour l'ensemble de l'industrie et par permis, le nombre de courses effectuées par heure d'opération, le taux d'occupation et la proportion du kilométrage payant. La seconde porte sur la rentabilité de l'exploitation d'un permis; on fait état des revenus bruts générés par l'industrie et par permis, par année, par course et par heure. Sont ensuite calculés et déduits les coûts fixes et variables pour obtenir les revenus nets d'exploitation. La troisième partie porte sur la qualité du service à la clientèle. La dernière tente d'évaluer l'impact du plan sur la structure même de l'industrie.

3.3.1 Indicateurs de productivité

1- Nombre de courses par année

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Nombre de courses par semaine	552 653	512 688	
par année	28 737 956	26 659 776	-7%
population desservie *	1 259 522	1 244 666	-1%
Courses/habitant	22,8	21,4	-6%

Le nombre de courses réalisées par l'industrie du taxi est compilé pour une semaine type des années 1984 et 1987. Le résultat est multiplié par 52 pour obtenir le nombre annuel.

On constate qu'au cours de la période 1984-1987 le nombre de courses de taxi a baissé de 7%. La population desservie a pour sa part baissée de 1% pendant cette période alors que la demande exprimée par le nombre de courses par année par habitant a chûté de 6%.

On peut expliquer cette diminution par les hausses des tarifs décrétées le 28 février 1986 puis le 3 janvier 1987 par la Commission des transports du Québec; ces deux hausses ont porté le tarif à la chute de 1,20 $ à 1,50 $, puis à 2,00 $ sans modifier les tarifs kilométrique et horaire. Ces hausses ont donc été particulièrement pénalisantes pour les courses de

---

* Population 1986 = 1 249 618
1986-1981 = 24 760 ou -4 952/an
1984=1986 + (2 X 4 952)
1987=1986 - 4 952

courtes distances, incitant les Montréalais à utiliser d'autres moyens de transport pour réaliser de tels déplacements; en 1985, 56% des courses recensées dans différentes agglomérations urbaines du Québec couvraient des distances de 0 à 2 km. Une hausse de ,80¢ du tarif à la chute représente 31% d'augmentation pour une course de 2 kilomètres en 1984 (,80¢ ÷ 1,20 $ + 1,40 $) ou 19% par rapport au coût moyen des courses en 1984 (4,25 $). Cette hausse du tarif peut avoir eu d'autant plus d'impact dans le choix modal des clients que ceux-ci avouent avoir le choix d'un autre moyen de transport que le taxi dans une proportion de 76% et le transport en commun urbain représente 74% des réponses. Une seconde explication à cette diminution du nombre de courses serait la relative incapacité de l'industrie du taxi, comme toutes les ressources de transport, à répondre à la totalité de la demande aux périodes de pointe. On notera toutefois que le nombre de courses par habitant par année à Montréal se maintient largement au-dessus de 20 courses alors que la moyenne provinciale observée en 1985 atteignait à peine 7 courses.

2- Nombre de courses par permis par an

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Nombre de permis en vigueur	5 222	4 332	-17%
Nombre de courses par permis par an	5 503	6 154	+12%

Le nombre annuel de courses par permis constitue une moyenne générale qui illustre la part du marché que peut s'approprier chacun des permis de taxi. Cet indicateur est calculé en divisant le nombre de courses réalisées par l'industrie du taxi en 1984 et en 1987 par le nombre de permis de taxi en vigueur à ces époques respectives. Le nombre de permis de taxi à Montréal en 1984 était de 5 222; pour 1987, nous avons soustrait de ce nombre les permis qui avaient été offerts en vente au fiduciaire jusqu'en novembre 1987 (890), soit un total de 4 332 permis en vigueur. On constate donc que, malgré une diminution de 7% dans le volume de courses réalisées par l'industrie du taxi, chacun des permis a vu son volume respectif s'accroître de 12%.

3- Nombre de courses par heure d'opération

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Nombre de courses par heure	1,74	1,88	+8%

Le nombre de courses par voiture en opération est une moyenne du nombre de courses à l'heure qu'un chauffeur de taxi réalise lorsqu'il est en service. Cette donnée a été mesurée directement par le sondage. On constate donc une augmentation brute de productivité de 8%.

4- Nombre d'heures d'opération

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Courses/an	28 737 956	26 659 776	
Courses/heure	1,74	1,88	
H d'opération/an	16 516 066	14 180 731	-14%
H d'opération/ permis/an	3 163	3 273	+3%
H d'opération/ jour de travail	11,3	13	+15%

Le nombre d'heures d'opération des taxis indique la quantité d'offre de service (plus que le nombre de permis); il est obtenu en divisant le volume des courses réalisées par l'industrie au cours de l'année observée par le nombre moyen de courses par heure d'opération.

L'offre de service des taxis de l'agglomération de Montréal totalise plus de 14 M d'heures d'opération, soit une baisse de 14% par rapport à 1984, une baisse légèrement inférieure à la diminution du nombre de permis. Ainsi, le nombre d'heures d'opération reporté par permis actif représente une hausse de 3,5%. Le sondage révèle pour sa part que les chauffeurs, lorsqu'ils sont à l'oeuvre, travaillent en moyenne 13 heures par jour en 1987 contre 11,3 en 1984 soit une hausse de 15%.

5- Nombre de véhicules en opération

	1984		1987		$\frac{1987-1984}{1984}$
Nombre moyen de véhicules en opération à l'heure	NB	% du total	NB	% du total	selon le NB observé
Période A	858	16%	613	14%	-28%
Période B	2 048	39%	1 811	42%	-12%
Période C	2 581	50%	1 818	43%	-30%
Période D	3 529	68%	2 770	65%	-21%
Moyenne observée	2 032	39%	1 624	38%	-20%
1ère période la plus forte	3 932	75%	3 305	78%	-16%
2e période la plus forte	3 776	72%	3 021	71%	-20%

Le nombre de véhicules en opération a diminué de façon proportionnelle à la réduction du nombre de permis. Cette observation vaut pour les différentes périodes observées. Les proportions de véhicules en opération pour les différentes périodes d'observation restent sensiblement identiques.

6- Taux d'occupation

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Courses/h.	1,74	1,88	
Durée moyenne (min.)	9,1	9	
Minutes engagées/hr.	15,83	16,92	
en % de 60 minutes	26,4%	28,2%	+7%

Le taux d'occupation est la proportion des heures d'opération pendant laquelle les chauffeurs de taxi sont occupés à conduire des clients. Ce taux est calculé en multipliant le nombre de courses à l'heure par la durée moyenne des courses. Il est à noter que cet indicateur ne tient pas compte du temps consacré par le chauffeur à aller chercher le client ou à revenir à son poste s'il y a lieu. Ainsi, on constate une diminution de 20% du nombre moyen de véhicules en opération, ce qui correspond approximativement au nombre de permis rachetés, ce qui a certainement contribué à l'augmentation de 7% de la productivité et du taux d'occupation des taxis.

7- Proportion du kilométrage payant

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
% du kilométrage payant	41,0	45,0	+10%

La proportion du kilométrage payant indique le pourcentage de tout le kilométrage parcouru par un chauffeur pendant lequel il applique la tarification. Cet indicateur est mesuré directement par le sondage. Cet autre indicateur de productivité s'est accru de près de 10%.

8- Distance moyenne des courses

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Distance moyenne des courses	4,05 km	4,37 km	+ 8%

Cet indicateur est mesuré directement par le sondage et est évidemment lié à la rentabilité de l'exploitation. L'augmentation de la distance moyenne des courses observées entre 1984 et 1987, quoique peu considérable, semble tout au moins indiquer une tendance.

Comme nous l'avons mentionné précédemment, la diminution du nombre total de courses réalisées par l'industrie a pu affecter proportionnellement plus les petites courses pour lesquelles il existe plus de solutions de remplacement dans une ville de la taille de Montréal; d'ailleurs les hausses des tarifs ont affecté proportionnellement plus les plus petites courses. D'autre part, le service de transport des personnes handicapées organisé par la Société de Transport de la Communauté urbaine de Montréal a injecté plus de 3 000 000 $ dans l'industrie du taxi sur le territoire de la C.U.M. Or ce marché qui représente un volume d'environ 300 000 courses par année, d'une valeur moyenne de 10 $ chacune, soit environ le double du coût d'une course moyenne, n'existait pas en 1984 et pourrait avoir contribué à influencer l'augmentation de la distance moyenne des courses de taxi à Montréal en 1987.

TABLEAU 9

INDICATEURS DE PRODUCTIVITÉ

	1984	1987	1987-1984 / 1984
1- Total des courses/an	28 737 956	26 659 776	- 7%
2- Courses/permis/ an	5 503	6 154	+12%
3- Courses/heure d'opération	1,74	1,88	+ 8%
4- H d'opération/an	16 516 066	14 180 731	-14%
H d'opération/an/ permis	3 163	3 273	+ 3%
5- Nbre de véhicules en opération/hre	2 032	1 624	-20%
6- Taux d'occupation/h	26,4%	28,2%	+ 7%
7- % du km payant	41%	45%	+10%
8- Km/course	4,05	4,37	+ 8%

3.3.2 Indicateurs de rentabilité

1- Revenu brut par course

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Revenu brut par course	4,24 $	5,92 $	+ 40%
Revenu brut par course incluant le pourboire estimé à 10%	4,66 $	6,51 $	+ 40%

Le revenu brut par course est une donnée provenant des sondages; à titre indicatif nous avons ajouté un pourboire estimé à 10%. Le revenu brut moyen par course a augmenté considérablement entre 1984 et 1987. Cette augmentation de près de 40% reflète principalement les hausses de tarif accordées par la Commission des Transports du Québec en 1986 et 1987, de même que l'augmentation du kilométrage moyen des courses observée précédemment.

2- Revenu brut horaire

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Courses à l'heure	1,74	1,88	
Revenu/course	4,24 $	5,92 $	
Revenu brut horaire	7,38 $	11,13 $	+ 51%
Revenu brut horaire incluant le pourboire	8,11 $	12,24 $	+ 51%

Le revenu brut horaire nous indique le revenu moyen qu'un chauffeur de taxi gagne en exploitant son véhicule. L'augmentation du revenu brut horaire est considérable avec l'effet conjugué de l'augmentation du nombre de courses à l'heure et celle du revenu brut moyen par course.

3- Revenu brut annuel pour l'industrie

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Courses/an	28 737 956	26 659 776	
Revenu/course	4,24 $	5,92 $	
Revenu brut total pour l'industrie	121 849 000 $	157 826 000 $	+ 29%
Revenu brut total pourboire compris	134 034 030 $	173 609 900 $	+ 29%

Cet indicateur utilise les données du sondage pour estimer le revenu brut annuel de l'ensemble de l'industrie du taxi de l'agglomération de Montréal. On constate alors que, malgré une diminution significative du nombre de courses réalisées entre 1984 et 1987, l'industrie du taxi a augmenté son chiffre d'affaires de près de 30%.

4- Revenu brut annuel moyen par permis

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Revenu brut annuel moyen par permis	23 334 $	36 433 $	+ 56%
Pourboire compris	25 667 $	40 076 $	+ 56%

Le revenu brut annuel moyen par permis est obtenu en divisant le chiffre d'affaires total généré par l'industrie du taxi par le nombre de permis en vigueur. On compte une augmentation très tangible du revenu brut annuel moyen par permis, soit une hausse de 56% par rapport à 1984, pour atteindre 36 433 en 1987 (pourboire non compris).

5- Coûts d'exploitation d'un permis de taxi

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Coûts fixes/an	5 332 $	8 078 $	
Coûts variables/an	6 163 $	6 277 $	
Coûts totaux /an	11 495 $	14 355 $	+ 25%
Plan de rachat exclu	11 495 $	13 355 $	+ 16%
Coûts totaux/course	2,09 $	2,33 $	+ 11%
Coûts totaux/heure	3,63 $	4,39 $	+ 21%

Afin d'estimer le revenu net d'exploitation, il faut déduire des revenus bruts les dépenses d'exploitation. Ces coûts doivent être divisés en deux sections: les coûts fixes et les coûts variables. Certains coûts ont été estimés à partir de l'expérience des taxis en 1984 et 1987 (assurances, associations de service, etc.) (tableau 10); d'autres sont estimés à partir des données du Club automobile du Québec pour un usage non commercial d'une voiture intermédiaire (tableau 11). Ces coûts apparaissent comme un minimum; en effet la dépréciation des véhicules utilisés comme taxi et les coûts variables liés aux conditions de conduite des taxis sont nettement supérieurs à ceux d'un véhicule familial.

Les coûts totaux d'exploitation d'un permis de taxi à Montréal ont augmenté de 25% entre 1984 et 1987; si on exclut le coût de 1 000 $ attribuable au plan de rachat en 1987, la hausse est de 16%. Les coûts totaux moyens par course passent de 2,09 $ à 2,33 $, soit une augmentation de 11%. Ces observations ne sont évidemment valables que pour des "cas moyens"; en effet les coûts fixes répartis par course ou à l'heure varieront selon le nombre de courses effectivement réalisées et le nombre d'heures travaillées par les exploitants.

TABLEAU 10

COÛTS FIXES D'EXPLOITATION D'UN PERMIS DE TAXI PAR ANNÉE

	1984 $	1987 $	1987-1984 / 1984
Assurance (responsabilité)	1 400 $	1 830 $	
Immatriculation	50 $	85 $	
Droit annuel (permis CTQ)	52 $	60 $	
Assurance (corporel) - RAAQ	307 $	307 $	
Taxes/assurances	0 $	28 $	
Association de service-taxi	1 080 $	1 440 $	
Ligue de taxi	75 $	135 $	
Dépréciation (1)	2 323 $	3 041 $	
Financement (1)	545 $	652 $	
Crédit d'impôt/ taxe sur essence	-500 $	-500 $	
Plan de rachat	-	1 000 $	
TOTAL:			
Coûts fixes par permis/an	5 332 $	8 078 $	+ 51%
Plan de rachat exclu	5 332 $	7 078 $	+ 33%

(1) Coûts évalués pour une automobile intermédiaire par le Club automobile du Québec

TABLEAU 11

COÛTS VARIABLES D'EXPLOITATION D'UN PERMIS DE TAXI

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Essence $/km	0,0672	0,0561	
Lubrification $/km	0,0060	0,0069	
Entretien $/km	0,0316	0,032	
Pneus $/km	0,0089	0,0097	
Coûts variables par kilomètre	0,1137	0,1047	- 8%
Distance moyenne par course (km)	4,05	4,37	
% du km productif	41%	45%	
Distance totale par course (km)	9,88	9,71	
Coûts variables/km	0,1137 $	0,1047 $	
Coûts variables/ course	1,12 $	1,02 $	- 9%
Nbre de courses/heure	1,74	1,88	
Coûts variables/ heure	1,95 $	1,91 $	- 2%
Nbre de courses par permis par an	5 503	6 154	
Coûts variables par permis par an	6 163 $	6 277 $	+ 2%

6- Revenu net moyen par course

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Revenu net moyen par course	2,15 $	3,59 $	+67%
Incluant le pourboire	2,57 $	4,18 $	+63%

À partir des estimations du revenu brut moyen par course et du coût total moyen par course, on peut évaluer le revenu net moyen par course. Celui-ci s'établit 3,59 $ en 1987, ou à 4,18 $ si on tient compte d'un pourboire équivalent à 10%. Ceci représente une hausse d'environ 65% par rapport à 1984.

7- Revenu net moyen horaire

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Revenu net moyen/h	3,75	6,74	+80%
Revenu net moyen à l'heure, pourboire compris	4,48	7,85	+75%

8- Revenu net moyen annuel par permis

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Revenu brut annuel/ permis	23 334 $	36 433 $	
Pourboire compris	25 667 $	40 076 $	
Coûts annuels fixes	5 332 $	8 078 $	
Coûts variables moyen	6 163 $	6 277 $	
Revenu net moyen par permis par an	11 839 $	22 078 $	+86%
Pourboire compris	14 172 $	25 721 $	+81%

Le revenu net moyen annuel par permis a fait un bond de plus de 85% entre 1984 et 1987 pour atteindre 22 078 $. En excluant le coût annuel au rachat de permis (1 000 $) cette hausse atteint presque 100%.

Il importe de signaler encore qu'il s'agit d'une observation moyenne, soit le chiffre d'affaires des taxis montréalais divisé par le nombre de permis; cette moyenne variera évidemment d'un exploitant à l'autre selon leur façon respective de travailler: seul ou avec un chauffeur en remplacement. Soulignons aussi que pour faire un tel revenu net, moyen, le taxi doit être exploité 3 273 heures par année, soit six jours par semaine à raison de onze heures par jour.

Une des caractéristiques de ce taux d'augmentation des revenus annuels des exploitants de taxi est qu'il ne tient pas compte de l'effet de l'inflation sur les composantes à partir desquelles celui-ci est calculé. Dans ce cas, une part du pourcentage d'augmentation est due uniquement à l'augmentation du niveau général des prix à la consommation. Pour obtenir un taux d'augmentation réel, c'est-à-dire un taux qui reflète véritablement la croissance du revenu net des exploitants entre 1984 et 1987, il importe de modifier la valeur de chacun de ces revenus de façon à les comparer à partir d'une même unité de base. Pour ce faire, il suffit de comparer ces revenus en dollars constants et ce, en transformant les dollars de 1987 en dollars de 1984.

La mesure utilisée pour faire la conversion des dollars courants en dollars constants est l'indice des prix à la consommation de l'industrie du taxi pour la ville de Montréal. Cet indice est calculé à partir de données compilées par Statistique Canada (Division des prix; section des prix à la consommation). A priori, il apparaît que cet indice soit le plus pertinent pour déterminer les effets de l'inflation dans cette industrie.

Le tableau 12 présente les indices des prix à la consommation pour l'industrie du taxi local dans la ville de Montréal en dollars constants de 1981 et de 1984. D'après ces résultats, il en coûterait 117,04 $ en 1987 pour conserver un pouvoir d'achat de 100,00 $ en 1984. Ainsi, un revenu net annuel de 22 078 $ en 1987 équivaudrait en 1984 à 18 860 $ (22 034 $ ÷ 1,1704). Compte tenu de cet indice de prix à la consommation, l'augmentation réelle du revenu net annuel d'un détenteur de permis aura été de 7 000 $ soit un taux d'augmentation réel de 59% calculé en dollars constants.

Il est évident aussi que l'augmentation de la rentabilité de l'exploitation d'un permis de taxi à Montréal entre 1984 et 1987 n'est pas attribuable uniquement au plan de rachat. Rappelons que deux hausses de tarifs ont été accordés pendant cette période portant le tarif à la chute à 2,00 $, soit 0,80¢ de plus qu'en 1984, une augmentation de 19% pour une course moyenne de 1984. De plus de nouveaux marchés se sont peu à peu développés, le plus significatif étant le transport des personnes handicapées donné à contrat aux taxis par la Société de Transport de la Communauté urbaine de Montréal; une somme de 3 000 000 $ a ainsi été injectée dans l'industrie du taxi de la C.U.M. en 1987, ce qui représente une proportion de 2,4% par rapport au chiffre d'affaires réalisé par l'industrie en 1984. Enfin, la situation économique en général s'est nettement améliorée pendant cette période. Tous ces facteurs associés à la réduction du nombre de permis en vigueur ont donc contribué à améliorer de façon significative la rentabilité de l'exploitation d'un permis de taxi à Montréal. Quant au plan de rachat, on peut lui attribuer la hausse de productivité de l'industrie, qui réalise 8% de plus de courses à l'heure, et celle du nombre de courses par permis qui atteint près de 12% de plus.

TABLEAU 12

INDICES DES PRIX À LA CONSOMMATION, VILLE DE MONTRÉAL, TAXI LOCAL

1981-1987

ANNÉE	EN DOLLARS CONSTANTS DE 1981 (1) (1981 = 100)	EN DOLLARS CONSTANTS DE 1984 (1984 = 100)
1981	100	83,54
1984	119,7	100
1985	119,7	100
1986	126,0	105,26
1987 (2)	140,1	117,04

(1) Prix à la consommation et indices des prix. Statistique Canada, Division des prix, Section des prix à la consommation (catalogue 62-010 trimestriel).

(2) Pour la période de janvier à septembre inclusivement.

TABLEAU 13

INDICATEURS DE RENTABILITÉ

	1984	1987	1987-1984 / 1984
1- Revenu brut/course	4,24 $	5,92 $	+40%
2- Revenu brut/horaire	7,38 $	11,13 $	+51%
3- Revenu brut/an/ industrie (000)	122 000 $	158 000 $	+29%
4- Revenu brut/ permis/an	23 334 $	36 433 $	+56%
5- Coût total d'exploitation permis/an	11 495 $	14 355 $	+25%
5.1 Coûts fixes/ permis/an	5 332 $	8 078 $	+51%
5.2 Coûts variables/ permis/an	6 163 $	6 277 $	+ 2%
6- Revenu net moyen par course	2,15 $	3,59 $	+67%
7- Revenu net moyen horaire	3,75 $	6,74 $	+80%
8- Revenu net moyen par permis/an	11 839 $	22 078 $	+86%
9- Revenu net moyen par permis par an en dollars constants de 1984	11 839 $	18 863 $	+59%

3.3.3 Indicateurs de qualité de service

Les indicateurs précédents ont révélé une diminution des heures d'opération pour l'ensemble de l'industrie du taxi à Montréal et une hausse significative des revenus pour chacun des exploitants. Nous évaluerons maintenant si la réduction du nombre de permis a entraîné une baisse de la qualité des services de taxi. À cet égard nous analyserons le temps d'attente moyen, l'âge des véhicules et le nombre moyen de places assises offertes aux passagers par les véhicules.

1- Temps d'attente de la clientèle

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
Temps d'attente moyen des clients	3,3 min.	3,5 min.	+6%
Temps d'attente moyen des observateurs	7,0	6,0	-14%

Le temps d'attente du client ne représente que le temps écoulé entre la réception de la commande par le chauffeur et le moment de la prise en charge du client. Cette variable ne comprend donc pas le temps écoulé entre l'appel du client à l'association de service et le moment de la transmission de la commande au chauffeur. Tout indique cependant que ce délai est relativement court (1 minute 20 secondes selon nos estimations). L'augmentation de 6% du temps d'attente du client n'est pas significative (+12 secondes) et n'indique pas une détérioration du service à la clientèle. D'autant plus que le temps réel d'attente des observateurs (en attente après un appel ou pour capter un taxi en maraude dans différents quartiers de Montréal et à différentes périodes de la journée), a baissé de 14%, ce qui n'est pas significatif non plus. Le temps d'attente moyen pour l'ensemble des

agglomérations de taxi du Québec était de 5,6 minutes en 1985 et atteint 9,9 minutes pour les grosses agglomérations. La qualité du service de taxi à Montréal, considérant le temps d'attente des clients, reste donc à un niveau très élevé.

2- Âge des véhicules-taxis

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Âge moyen des véhicules (ans)	4,8	4,8	0%
2 ans et moins	15%	27%	+80%
3 à 5 ans	44%	31%	-29%
6 ans ou plus	41%	42%	+2%

L'âge moyen des véhicules n'a aucunement changé pendant cette période, cependant on constate une nette augmentation (80%) dans la proportion des véhicules de 2 ans et moins qui passent ainsi de 15% à 27% de l'ensemble du parc de véhicules. À ce rythme l'ensemble du parc de véhicules devrait avoir été renouvelé d'ici quelques années.

3- Nombre de places assises par véhicule

	1984	1987	1987-1984 / 1984
Nombre moyen de places	4,2	3,8	-9%
3 places	6%	32%	+433%
4 places	68%	55%	-19%
+ de 4 places	26%	13%	-50%

L'évolution du parc de véhicules taxis à Montréal se fait clairement en faveur des véhicules plus petits: le nombre moyen de places assises offertes aux passagers a baissé de 9,5% pendant cette période pour atteindre 3,8 places en 1987. La proportion des grands véhicules offrant plus de 4 places a diminué de moitié avec seulement 13% en 1987. Les petits véhicules n'offrant que trois places assises aux passagers représentent le tiers des véhicules taxis à Montréal alors qu'ils ne comptaient que pour 6% en 1984.

TABLEAU 14

INDICATEURS DE QUALITÉ DE SERVICE

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
1.1 Temps d'attente moyen des clients	3,3 min	3,5 min	+6%
1.2 Temps d'attente moyen des observateurs	7,0 min	6,0 min	-14%
2.1 Âge moyen des véhicules	4,8 ans	4,8 ans	0%
2.2 % des véhicules 2 ans et moins	15%	27%	+80%
3.0 Nombre moyen de places assises pour les passagers	4,2%	3,8%	-9%

3.3.4 Indicateurs de changements structuraux dans l'industrie

L'âge moyen des chauffeurs de taxi à Montréal s'est maintenu à 44 ans pendant la période d'observation; la répartition par groupe d'âge n'a pas changé non plus. Le nombre d'années d'expérience des chauffeurs s'est également maintenu à 12 ans, et tend vers les 13 ans en 1987.

La très vaste majorité (99%) des chauffeurs parlent français et 90% se disent bilingue (français et anglais); ceux qui parlent trois langues représentent près du tiers des chauffeurs en 1987.

La proportion des chauffeurs qui travaillent à temps plein s'est maintenue à 80%. On note cependant une diminution significative de la proportion des propriétaires qui passe de 51 à 40% des chauffeurs interviewés. Ceci va de pair avec une augmentation de 15% du nombre d'heures travaillées par jour. La proportion de véhicules équipés d'un radio émetteur a augmenté de 11%; ce qui indique une proportion plus élevée de taxis membres de compagnies de service de taxi. La proportion de course faites sur appel s'est cependant maintenue à 33% alors que les courses en maraude passaient de 42% à 49%.

Enfin, le rachat des permis n'a pas affecté de façon significative la répartition des détenteurs selon le nombre des permis qu'ils détiennent. Ainsi, les artisans, titulaires d'un seul permis, constituent toujours environ 90% des propriétaires des taxis. Ceux-ci possèdent maintenant 68,7% des permis alors que ce pourcentage était de 64% en 1984. Une analyse sommaire des permis offerts en vente au fiduciaire révélait que "l'effort" des artisans quant au nombre de permis vendus au plan était proportionnel au nombre de permis qu'ils détenaient [1].

---

(1) Note concernant certaines caractéristiques des vendeurs et des permis vendus dans le cadre du plan de rachat 10/10 de la Ligue de taxis de Montréal inc.

TABLEAU 15

INDICATEURS DE CHANGEMENTS STRUCTURAUX DANS L'INDUSTRIE

	1984	1987	$\frac{1987-1984}{1984}$
1- Âge moyen des chauffeurs (ans)	44,1	44,2	
2- Nombre d'années d'expérience	12,3	12,8	+4%
3- Bilingues (français et anglais)	91%	90%	
4- Trilingues	24%	31%	+29%
5- Temps plein	80%	81%	+1%
6- Propriétaires	51%	40%	-21%
7- Heures d'opération/jr	11,3	13,0	+15%
8- Présence d'un radio-émetteur	81%	90%	+11%
9- Proportion de courses sur appel	32%	33%	
10- Proportion de courses en maraude	42%	47%	+12%
11- % de titulaires ne détenant qu'un seul permis (artisans)	88,7%	90,7%	+3%
12- % de permis détenus par des artisans	64,3%	68,7%	+ 7%

TABLEAU 16

RÉPARTITION DES DÉTENTEURS DE PERMIS DE TAXI SELON LE NOMBRE DE PERMIS DÉTENU

	1984		1987		$\frac{1987-1984}{1984}$
Nombre de permis détenus	Nombre	%	Nombre	%	
1	3 356	88,7%	3 013	90,7%	
2	190	5,0%	150	4,5%	
3 à 5	156	4,1%	95	2,9%	
6 à 10	47	1,2%	38	1,1%	
11 à 20	31	0,8%	23	1,1%	
21 et +	4	0,1%	3	0,1%	
TOTAL	3 784	100,0%	3 322	100%	-12%

TABLEAU 17

RÉPARTITION DES PERMIS DE TAXI SELON LE NOMBRE DE PERMIS DÉTENUS PAR TITULAIRE

	1984		1987		1987-1984 / 1984
Nombre de permis détenus par titulaire	Nombre	%	Nombre	%	
1	3 356	64,3%	3 013	68,7%	
2	380	7,3%	300	6,8%	
3 à 5	560	10,7%	342	7,8%	
6 à 10	345	6,6%	289	6,6%	
11 à 20	467	8,9%	355	8,1%	
21 et +	114	2,2%	89	2,0%	
TOTAL	5 222	100%	4 388	100%	-16%

CONCLUSION

Le plan de rachat de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal est une mesure que l'industrie du taxi demandait et attendait depuis longtemps. Les autorités publiques, pour leur part, ont reconnu, dès 1952, et dans chacun des documents d'analyse de la situation du taxi produits depuis lors, qu'il y avait trop de permis de taxi à Montréal en comparaison avec des villes de taille ou de vocation semblables.

Suite aux consultations et aux discussions avec tous les intervenants, le plan de rachat a été mis en oeuvre en juin 1985. En trois ans, près de 1 000 permis auront été retirés de la circulation soit environ 20% des permis en vigueur à l'origine. Ces permis sont rachetés sur une base volontaire à leur valeur marchande qui a été établie à 10 000 $ au début puis réajustée à 18 000 $ en juin 1987. Le coût de cette opération atteint 14 000 000 $ et est entièrement financé par l'industrie du taxi. Les titulaires des permis doivent en effet débourser 1 000 $ par permis par année pour leur contribution au fonds de rachat; de plus un droit de transfert de 20 000 $ doit être payé au fonds de rachat par tout acquéreur d'un permis de taxi lors de transferts entre particuliers.

Tous les indicateurs considérés montrent que la situation générale de l'industrie du taxi à Montréal s'est nettement améliorée sur le plan de la productivité et de la rentabilité entre 1984 et 1987. Ainsi, malgré une diminution de 7% du total des courses réalisées par l'industrie, le nombre de courses par permis a augmenté de 12% et le nombre de courses par heure d'exploitation, de 8%. Quant au revenu brut, il a augmenté de 40% par course et de 50% par heure. Ceci, combiné avec une augmentation des heures travaillées de 3,5% par taxi,

a porté le revenu brut moyen annuel à 36 433 par taxi, soit une hausse de 56% par rapport à 1984. En dollars constants de 1984, le revenu net moyen par permis (excluant le pourboire) a augmenté de 59%. Rappelons que tous ces indicateurs sont des observations moyennes par permis et que pour réaliser un tel revenu moyen, un titulaire doit exploiter son taxi 3 273 heures par année, soit 297 jours, soit six jours par semaine, à raison de onze heures par jour. Enfin, la contribution de 1 000 $ par permis par année pour le fonds de rachat a été prise en compte dans les calculs alors qu'il s'agit d'une dépense temporaire.

Il est évident que la rentabilité accrue des taxis en 1987 est due en grande partie à la hausse des tarifs entre 1984 et 1987. La reprise économique et l'ouverture de nouveaux marchés ont également contribué à cette rentabilité accrue. La hausse de productivité de l'industrie, quant au nombre de courses à l'heure, et de nombre d'heures d'exploitation par permis, peut être attribuée directement à la diminution de la concurrence à l'intérieur de l'industrie.

D'autre part, l'amélioration de la situation économique de l'industrie du taxi à Montréal ne s'est pas faite au détriment de la qualité du service offert à la clientèle. On constate en effet qu'il n'y a pas d'augmentation significative du temps d'attente des clients. - celui-ci étant de 3,5 minutes, ce qui est largement inférieur à la moyenne provinciale. D'autre part, le parc de véhicules est en voie de régénération avec 27% de véhicules de 2 ans et moins en 1987 comparativement à 15% en 1984, soit une augmentation de 80% de la proportion des véhicules de 2 ans et moins.

La situation économique et financière du plan de rachat nous amène à recommander des modifications aux modalités de financement de cette opération. En effet, après discussion avec la Ligue de taxis de Montréal, le droit annuel par permis sera abaissé à 500$ pour l'année financière se terminant le

30 novembre 1989; de plus, le paiement ne se fera qu'en un seul versement, à la fin de l'année financière. Ces assouplissements sont évidemment liés à la bonne situation financière du plan de rachat.

On constate aussi que le nombre de permis offerts en vente tend à se stabiliser à une moyenne de 2 à 3 par semaine alors que les transferts entre particuliers progressent. Depuis le début de l'année 1988, 91 permis ont été offerts au fiduciaire alors que 42 autres faisaient l'objet d'un transfert entre particuliers, les acquéreurs devant payer 20 000 $ de droit de transfert. Ce relatif plafonnement des ventes est lié à la bonne situation économique de l'industrie.

Si le ralentissement des mises en vente est lié à l'amélioration de la situation économique de l'industrie, elle-même due en partie au plan de rachat, on peut concevoir aussi d'autres types d'interventions que l'industrie pourrait mettre de l'avant pour soutenir les efforts de chacun des exploitants et des intervenants dans la recherche d'une meilleure rentabilité:

- développement de nouveaux crénaux dans le marché en faisant la promotion de la qualité du transport par taxi, des services de transport à contrat ou de la livraison de colis par taxi;

- négociation du pouvoir d'achat de l'industrie avec d'autres partenaires économiques: achat de véhicules et de pièces, entretien mécanique, achat de carburant, plan d'assurance automobile, plan d'avantages sociaux, etc. La réalisation du plan de rachat a en effet montré aux exploitants de taxi que, au-delà de leur statut d'entrepreneur libre et indépendant, ils pouvaient, ensemble, entreprendre et réaliser des

projets d'envergure, faire valoir leur point de vue auprès des autorités et améliorer de façon tangible leur industrie. Les titulaires de permis de taxi à Montréal ont pris conscience que leur force économique réside dans leur solidarité. À cet égard, la Ligue de taxis de Montréal est sortie grandie de cette expérience en ayant acquis une crédibilité auprès de ses membres et de ses partenaires qu'elle n'avait jamais eue auparavant.

En intervenant dans ce dossier, le ministère des Transports du Québec a donc atteint les deux principaux objectifs qu'il s'était fixé: rentabiliser l'exploitation des taxis à Montréal et maintenir, sinon améliorer, la qualité des services offerts à la population. La Communauté urbaine de Montréal, en adoptant son règlement relatif au transport par taxi le 21 octobre 1987, a donc pris en charge le contrôle de l'offre de service de taxi sur son territoire qui avait déjà connu une amélioration significative à la suite de cette opération.

En dernier lieu, soulignons que les données qui ont servi à réaliser cette évaluation et à comparer la situation des taxis montréalais avant et après le plan de rachat ont été recueillies en étroite collaboration et pour l'industrie du taxi. Cet ensemble de données est maintenant disponible pour les intervenants, la Ligue de taxis de Montréal, les associations de service de taxi, le Bureau du taxi de la Communauté urbaine de Montréal, la Commission des Transports du Québec, le milieu universitaire, etc., en fait, tous ceux qui voudront évaluer avec précision divers aspects de cette industrie du transport.

ANNEXE 1

Bibliographie

ANNEXE 1

DOCUMENTATION CONCERNANT L'ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE SERVICE DE TAXI AU QUÉBEC

1. Documents méthodologiques

Objectifs et grandes étapes de réalisation d'une banque de données sur le taxi, DAVID, Jean, Paul BERGERON, Michel TRUDEL et Claude RODRIGUE, Service de la statistique, Direction de la recherche, ministère des Transports, Québec, avril 1985.

Définition des paramètres du sondage, DAVID, Jean et Paul BERGERON, Service de la statistique, Direction de la recherche, ministère des Transports, Québec, janvier 1985, 23 pages et annexes.

Développement d'un système d'information pour l'industrie du taxi, DAVID, Jean, Congrès annuel de l'A.Q.T.R., Québec, mars 1986.

Development of an Information System for the Taxi Industry, DAVID, Jean, Direction de la recherche, ministère des Transports, Québec, March 1986.

Résolution du problème de pondération dans le sondage sur l'industrie du taxi à Montréal, Hélène POULIN, ministère des Transports du Québec, Service de la statistique et de l'économie des Transports, Québec, 1988 (Document présenté au congrès de l'ACFAS en mai 1988).

Constitution d'une banque de données sur l'offre et la demande dans l'industrie du taxi au Québec, A. Méthodologie du recensement des appels, Louise GUIMONT, ministère des Transports du Québec, Service de la statistique et de l'économie des transports, Québec, février 1988, 84 pages.

2. Documents concernant le sondage de 1984 dans l'agglomération de Montréal

Déroulement du sondage, DAVID, Jean et Paul BERGERON, Service de la statistique, Direction de la recherche, ministère des Transports, Québec, février 1985, 19 pages.

Résultats du recensement des appels et des voitures en opération accompagnés des résultats d'un sondage auprès d'environ 350 chauffeurs de taxi, DAVID, Jean, Paul BERGERON et Louise GUIMONT, Service de la statistique, ministère des Transports, Québec, septembre 1985, 107 pages.

Analyse sommaire du recensement des appels et du sondage auprès des chauffeurs de taxi dans l'agglomération de Montréal, DAVID, Jean, Michel TRUDEL et Jacques VUILLE, ministère des Transports, Direction générale du transport terrestre des personnes, Montréal, octobre 1985, 11 pages.

3. Documents concernant les sondages et le recensement des appels dans les agglomérations urbaines du Québec, excluant Montréal, 1985

Sondage dans différentes agglomérations, BERGERON, P., J. DAVID et L. GUIMONT, Service de la statistique, Direction de la recherche, ministère des Transports, Québec, septembre 1986.

TOME 1: Description des structures de l'industrie pour l'ensemble des agglomérations en novembre 1985 (40 pages).

TOME 2: Résultats du recensement des appels par jour pour l'ensemble des agglomérations en novembre 1985. (Nombre d'appels pour chaque jour de novembre 1985 estimé pour l'ensemble des agglomérations et pour chaque strate).

TOME 3: Résultats du recensement des appels par heure et par jour pour les agglomérations selon leur taille en novembre 1985 (61 pages). (Nombre d'appels heure par heure et pour une semaine moyenne par strate et pour l'ensemble des agglomérations).

TOME 4: Résultats d'un sondage auprès des chauffeurs de taxi pour les agglomérations de petite taille et de taille moyenne en novembre 1985 (90 pages).
(Résultats pour chacune des agglomérations sondées).

TOME 5: Résultats d'un sondage auprès des chauffeurs de taxi pour les agglomérations de grosse taille et de très grosse taille en novembre 1985 (64 pages).
(Résultats pour chacune des agglomérations sondées).

TOME 6: Résultats d'un sondage auprès des chauffeurs de taxi pour les différentes tailles d'agglomération en novembre 1985 (32 pages).
(Résultats comparatifs selon les strates d'agglomération).

TOME 7: Résultats d'un sondage auprès des chauffeurs de taxi pour les différentes agglomérations et périodes de la semaine en novembre 1985 (57 pages).
(Résultats comparatifs selon les périodes de la semaine et comportant les moyennes générales).

L'OFFRE ET LA DEMANDE DANS L'INDUSTRIE DU TAXI AU QUÉBEC:

Caractéristiques de l'offre et de la demande, Michel TRUDEL, Service de la réglementation et de l'évaluation, Collection Études et recherches en transport, M.T.Q., Québec, juin 1988, 71 pages.

Demande journalière recensée sur une base annuelle, Louise GUIMONT, Service de la statistique, Collection Études et recherches en transport, M.T.Q., Québec, mars 1988, 87 pages.

Répartition hebdomadaire des courses sur appel, Hélène POULIN, Service de la statistique, Collection Études et recherches en transport, M.T.Q., Québec, mars 1988, 93 pages.

4- Documents concernant le sondage de 1987 dans l'agglomération de Montréal

Instructions et procédures pour le sondage auprès des chauffeurs de taxi et les autres relevés, Direction de la recherche, Service de la statistique, ministère des Transports du Québec, octobre 1987, 75 pages.

Sondage dans l'agglomération de Montréal-Centre, DAVID, J., M. GENDREAU et H. POULIN, Service de la statistique, M.T.Q., septembre 1988.

TOME I : Recensement des appels par strate d'associations de Montréal-Centre - novembre 1987

TOME II : Résultats du sondage dans l'agglomération de Montréal-Centre - novembre 1987

TOME III: Résultats du sondage à l'aéroport de Dorval - novembre 1987

TOME IV : Résultats comparés des sondages de 1984 et 1987 dans l'agglomération de Montréal-Centre

Portrait de la clientèle des taxis à Montréal, Michel TRUDEL, Service de la réglementation et de l'évaluation, ministère des Transports du Québec, Montréal, 1988, 30 pages.

ANNEXE 2

Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal

Décret 1242-85, 19 juin 1985

(après refonte: R.R.Q., c. T-11.1, r. 2.1)

Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal

Loi sur le transport par taxi
(L.R.Q., c. T-11.1, a. 60, par. 9°, 10° et 10.1°)

1. Dans le présent règlement, l'expression «agglomération de Montréal» a le sens que lui attribue le Règlement sur le transport par véhicule-taxi (R.R.Q., 1981, c. T-12, r. 22).

2. Un droit particulier de 1 000 $ par permis est payable au plus tard le 30 novembre de chaque année par les titulaires de permis de taxi de l'agglomération de Montréal pour financer la réduction d'un nombre maximum de 2 000 permis de taxi dans cette agglomération.

3. Le titulaire d'un permis peut conclure une entente avec le mandataire visé à l'article 6 pour lui payer d'avance un montant moindre selon l'une des modalités de paiement suivantes:

1° un seul versement de 900 $ par permis payable le ou avant le 31 décembre;

2° quatre versements égaux de 240 $ par permis payables le ou avant le dernier jour des mois de février, mai, août et novembre;

3° douze versements égaux de 80 $ par permis payables le ou avant le dernier jour de chaque mois.

Les revenus provenant du placement des versements effectués conformément à l'entente sont affectés au financement du programme.

4. Un droit particulier de 20 000 $ est payable par l'acquéreur lors du transfert d'un permis de taxi de l'agglomération de Montréal.

5. L'article 4 ne s'applique pas dans l'un ou l'autre des cas suivants:

1° lorsque le transfert résulte du décès du titulaire;

2° lorsque l'acquéreur est le conjoint du cédant, son enfant, son père, sa mère, son frère ou sa soeur.

Dans le présent article, on entend par «conjoint» l'homme et la femme:

1° qui sont mariés et cohabitent; ou

2° qui vivent ensemble maritalement et qui au moment du transfert:

a) résident ensemble depuis trois ans ou depuis un an si un enfant est issu de leur union; et

b) sont publiquement représentés comme conjoints.

6. Les droits payables en vertu du présent règlement sont payables à Fiduciaires de la Cité et du District de Montréal Ltée qui a été désigné par le décret 1027-85 du 29 mai 1985 comme le mandataire chargé de l'application du programme de réduction du nombre de permis de taxi, de la perception des droits prescrits par le présent règlement et de l'application de l'article 38 de la Loi sur le transport par taxi.

7. Le taux des intérêts payables au cas de retard à acquitter le versement d'un droit particulier prévu aux articles 2, 3, 8 ou 9 du présent règlement est de 3% supérieur au taux de financement de l'emprunt de capital nécessaire pour financer la réduction du nombre de permis.

8. Pour la période se terminant le 30 novembre 1985, le droit particulier visé à l'article 2 est réduit à 410 $ par permis payable au plus tard le 30 novembre 1985.

9. Pour la période prévue à l'article 8, le titulaire d'un permis peut, au cours du mois de juillet, conclure une entente avec le mandataire pour lui payer d'avance un montant moindre selon l'une des modalités suivantes:

1° un seul versement de 390 $ par permis payable lors de la signature de l'entente;

2° cinq versements égnux de 80 $ par permis payables le ou avant le dernier jour des mois de juillet, d'août, de septembre, d'octobre et de novembre.

Si aucune entente n'a été conclue en juillet, elle peut l'être par la suite si elle comprend un montant supplémentaire pour rembourser les versements échus et les intérêts sur ces versements calculés au taux fixé à l'article 7.

10. En plus des cas prévus à l'article 5, l'article 4 ne s'applique pas lorsque sont réunies les conditions suivantes:

1° l'acquéreur est une personne physique qui n'est titulaire d'aucun permis de taxi;

2° la demande de transfert fait suite à une entente qui a été conclue entre le cédant et l'acquéreur avant le 23 mai 1985;

3° la demande de transfert a été produite à la Commission dans les 15 jours suivant le 25 juillet 1985.

11. Le présent règlement remplace le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, adopté par le décret 1044-84 du 2 mai 1984.

12. Le présent règlement entre en vigueur le 25 juillet 1985.

Gouvernement du Québec

Décret 349-87, 11 mars 1987

Loi sur le transport par taxi
(L.R.Q., c. T-11.1)

Programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal
— Financement
— Modification

CONCERNANT le Règlement modifiant le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal

ATTENDU QUE le paragraphe 9° de l'article 60 de la Loi sur le transport par taxi (L.R.Q., c. T-11.1) prévoit que le gouvernement peut, par règlement, fixer un droit particulier payable selon les modalités qu'il détermine par les titulaires de permis de taxi d'une agglomération qu'il indique pour financer un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération;

ATTENDU QUE le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal a été adopté par le décret 1242-85 du 19 juin 1985;

ATTENDU QUE l'article 4 de ce règlement fixe à 10 000 $ ce droit particulier;

ATTENDU QU'il y a lieu d'augmenter ce droit à 20 000 $;

ATTENDU QUE l'article 12 de la Loi sur les règlements (1986, c. 22) prévoit qu'un projet de règlement peut être édicté sans avoir fait l'objet d'une publication lorsque l'autorité qui l'édicte est d'avis que l'urgence de la situation l'impose;

ATTENDU QUE l'article 13 de cette loi prévoit que le motif justifiant l'absence de publication d'un projet de règlement doit être publié avec le règlement;

ATTENDU QUE l'article 18 de cette loi prévoit qu'un règlement peut entrer en vigueur dès la date de sa publication lorsque l'autorité qui l'a édicté est d'avis que l'urgence de la situation l'impose;

ATTENDU QUE cet article prévoit que le motif justifiant une telle entrée en vigueur doit être publié avec le règlement;

ATTENDU QUE, de l'avis du gouvernement, l'urgence due aux circonstances suivantes justifie l'absence de publication d'un projet de règlement et l'entrée en vigueur du règlement dès la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*:

— les droits prescrits par le décret 1242-85 du 19 juin 1985 n'apparaissent plus comme un incitatif suffisant pour que les cédants se départissent de leur permis en faveur du fiduciaire chargé de l'application du programme de réduction du nombre des permis plutôt qu'en faveur d'un autre cessionnaire;

— une telle situation remet en cause le but visé par l'industrie qui est d'atteindre une meilleure rentabilité dans l'agglomération de Montréal et il s'avère donc nécessaire d'augmenter de 10 000 $ à 20 000 $ ces droits;

— la publication d'un projet de règlement modifiant en ce sens le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal aurait pour effet d'accentuer encore davantage la spéculation actuelle et les demandes de transfert entre particuliers afflueraient à la Commission des transports du Québec à un rythme anormal et contraire à l'intérêt public;

— le délai d'entrée en vigueur de 15 jours après la publication du règlement aurait un effet similaire;

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports:

QUE le Règlement modifiant le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, annexé au présent décret, soit adopté.

Le greffier du Conseil exécutif par intérim,
BENOIT MORIN

Règlement modifiant le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal

Loi sur le transport par taxi
(L.R.Q., c. T-11.1, a. 60, par. 9°)

1. Le Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, adopté par le décret 1242-85 du 19 juin 1985, est modifié par le remplacement, dans l'article 4, du nombre « 10 000 » par le nombre « 20 000 ».

2. Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

8774

Gouvernement du Québec

Décret 1044-84, 2 mai 1984

Loi sur le transport par taxi
(1983, chap. 46)

Financement d'un programme de réduction de permis de taxi — Montréal

CONCERNANT le Règlement pour favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal

ATTENDU QU'en vertu des paragraphes 9°, 10° et 25° de l'article 60 de la Loi sur le transport par taxi (1983, chap. 46), le gouvernement peut, par règlement:

9° fixer un droit particulier payable selon les modalités qu'il détermine par les titulaires de permis de taxi d'une agglomération qu'il indique pour financer un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération;

10° fixer un droit particulier payable par l'acquéreur lors du transfert d'un permis de taxi d'une agglomération qu'il indique pour financer un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans cette agglomération;

25° déterminer parmi les dispositions d'un règlement édictées en vertu du présent article celles dont la violation est punissable aux termes de l'article 70;

ATTENDU QUE, le 10 avril 1984, les propriétaires de taxis de l'agglomération de Montréal ont décidé de s'engager dans un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans leur agglomération;

ATTENDU QU'il y a lieu de fixer un droit annuel et un droit de transfert pour financer la réalisation de ce programme.

IL EST ORDONNÉ, en conséquence, sur la recommandation du ministre des Transports:

QUE le Règlement pour favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal, annexé au présent décret, soit adopté.

Le greffier du Conseil exécutif,
LOUIS BERNARD

Règlement visant à favoriser le financement d'un programme de réduction du nombre de permis de taxi dans l'agglomération de Montréal

Loi sur le transport par taxi
(L.Q., 1983, chap. 46, art. 60, par. 9°, 10° et 25°)

1. Dans le présent règlement, l'expression « agglomération de Montréal » a le sens que lui attribue le Règlement sur le transport par véhicule-taxi (R.R.Q., 1981, chap. T-12, r. 22).

2. Un droit particulier de 1 500,00 $ par permis est payable chaque année par chaque titulaire de permis de taxi de l'agglomération de Montréal.

3. Ce droit annuel particulier est payable en 3 versements égaux de 500,00 $.

Le premier versement est payable au plus tard le 1er janvier. Le deuxième versement est payable au plus tard le 1er mai. Le troisième versement est payable au plus tard le 1er septembre.

4. Pour l'année 1984, le droit annuel particulier est de 750,00 $. Il est payable en 2 versements égaux de 375,00 $.

Le premier versement est payable au plus tard le 30 juin 1984. Le deuxième versement est payable au plus tard le 30 septembre 1984.

5. Un retard à payer le droit annuel prévu par l'article 2 ou le versement d'un droit annuel prévu par l'article 4 est punissable aux termes de l'article 70 de la Loi sur le transport par taxi.

Le présent article n'a pas pour effet de restreindre le pouvoir de la Commission de suspendre le permis en vertu du paragraphe 5° de l'article 28 de la Loi sur le transport par taxi ni de suspendre l'application du paragraphe 3° de l'article 24 de cette loi.

6. Un droit particulier de 10 000,00 $ est payable par l'acquéreur lors du transfert d'un permis de taxi de l'agglomération de Montréal.

Le présent article ne s'applique pas aux affaires pendantes.

7. Les droits payables en vertu du présent règlement sont payables à la personne désignée par décret, comme mandataire chargé de l'application du programme visé dans l'article 38 de la loi.

8. Le présent règlement entre en vigueur 15 jours après la date de sa publication à la *Gazette officielle du Québec*.

ANNEXE 3

Plan de rachat de permis de taxi, agglomération de Montréal: Rappel des faits saillants (1982/1985)

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports

PLAN DE RACHAT DE PERMIS DE TAXI AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL: RAPPEL DES FAITS SAILLANTS

1982

Juin: Publication du livre blanc sur «de nouvelles avenues pour le taxi» proposant d'assouplir le cadre règlementaire et d'ouvrir de nouveaux marchés pour l'industrie du taxi.

1983

Février: Commission parlementaire sur le livre blanc; les intervenants montréalais (la ville, la CUM, la Ligue de taxis et la Chambre de commerce) souhaitent voir le gouvernement s'attaquer à ce qui semble pour tous le principal problème de l'industrie du taxi à Montréal, soit le trop grand nombre de permis.

Novembre: Le COPEM (Comité de Promotion Économique de Montréal) propose un projet de rachat de permis de taxi pour l'agglomération de Montréal lors d'une consultation de la Commission de transport de la CUM.

Décembre: Adoption de la loi sur le transport par taxi qui prévoit entre autre un mécanisme permettant à l'industrie du taxi de constituer un fonds de rachat.

1984

Février: La ligue de taxis de Montréal Inc. fait sien le projet proposé par le COPEM et forme un comité de rachat dont le mandat est de préciser les modalités du plan et de consulter les membres à son égard.

Mars: Le document «plan de rachat de permis de taxi» est présenté par le Comité de rachat de la Ligue de taxis de Montréal Inc. Ce document décrit dans son ensemble les mécanismes de l'opération et a fait l'objet d'un accord de principe du Ministre des Transports. Ce document est transmis à tous les détenteurs de permis de taxi de l'agglomération de Montréal. Deux réunions d'information ont lieu à deux endroits différents les 27, 28 mars et 1, 2, 3, 4 avril.

10 Avril: Les détenteurs de permis de taxi de l'agglomération de Montréal participent à raison de 68% au vote sur la question du plan de rachat et enregistrent leur accord dans une proportion de 55% du vote exprimé.

17 Avril: La ligue demande officiellement au Ministre de mettre en vigueur les mécanismes nécessaires à la réalisation du plan lors d'une réunion.

25 Avril: Un mémoire est présenté au Conseil des Ministres rappelant les grandes lignes du plan de rachat et recommandant l'adoption du règlement.

15 Mai: Par une déclaration devant l'Assemblée nationale, le Ministre des Transports accepte les résultats du scrutin et annonce la mise en oeuvre du plan de rachat. Il informe les membres de l'Assemblée nationale qu'un

1984 (suite) décret gouvernemental a été adopté par le Conseil des Ministres à l'effet de fixer par un règlement les droits payables par les titulaires de permis de taxi afin de financer le fonds de rachat et ce conformément aux modalités prévues par le plan de rachat (décret 1044-84)

6 Juin: Fiduciaires de la Cité et du District de Montréal Ltée est désigné comme mandataire du gouvernement pour recevoir les offres de vente et percevoir les cotisations fixées par le règlement (décret 1358-84).

30 Juin: Échéance du premier versement de 375,00$ imposé par le règlement favorisant la réalisation du plan de rachat. Les vendeurs qui déposaient leur offre de vente avant cette date se voyaient rembourser leur versement. À cette date, le fiduciaire avait reçu 850 offres de vente et perçu 2 350 cotisations. Une injonction provisoire de dix (10) jours est accordée à Monsieur De Dona lui permettant de retarder le paiement de sa cotisation.

9 Juillet: Une requête en injonction interlocutoire contre le plan est rejetée par la Cour supérieure.

20 Juillet: Le Comité de rachat a reporté à cette date l'échéance du dépôt des offres de vente donnant droit au remboursement du paiement échéant le 30 juin, cette décision a été prise lors d'une réunion du comité de rachat tenue le 5 juillet. À cette date, le fiduciaire avait reçu 930 offres de vente et perçu 3 640 cotisations.

7 Septembre: La Chambre de commerce renouvelle son appui à la Ligue pour la mise en oeuvre du plan. Le Comité de rachat annonce qu'une décision sera prise bientôt quant à la mise en oeuvre du plan.

14 Septembre: La requête en jugement déclaratoire contre le plan.

19 Septembre: Les membres du Conseil d'administration de la Ligue de taxis de Montréal et du Comité de rachat recommandent la mise en oeuvre du plan de rachat et envoient un télégramme à cette fin au ministère des Transports. On annonce également que le prix offert restera à 12 000$ par permis, et qu'ils seront retirés sur le champ, enfin, les vendeurs qui auront déposer leur offre de vente avant le 30 septembre n'auront pas à payer leur cotisation échéant à cette date.

27 Septembre: La ligue de taxis de Montréal, le Comité de rachat et la Chambre de commerce de Montréal, réitèrent leurs demandes lors d'une rencontre avec le Ministre des Transports du Québec.

1984 (suite)

30 Septembre: Échéance du deuxième versement de 375,00$ prévu par le règlement. Les vendeurs qui déposaient leur offre de vente avant cette date n'avaient pas à payer la cotisation. À cette date, le fiduciaire avait reçu 1 121 offres de vente et avait perçu 3 760 cotisations pour le premier versement et 1 211 pour le second.

19 Octobre: Le Ministre des Transports du Québec rend public une décision prise par le Conseil des Ministres le 11 octobre dernier à l'effet de mettre en oeuvre le plan de rachat. Le nouvel objectif est fixé à 1500 permis à racheter et permet une contribution de 1000$ par an par permis restant.

24 et 25 Octobre: Publication de la demande de transfert à la Commission des transports du Québec pour un premier lot d'environ 150 permis de taxi.

29 Octobre: Enregistrement de requête en opposition contre cette demande de transfert.

29 et 30 Octobre: Publication de la demande de transfert à la CTQ pour le second lot de permis de taxi.

6 et 7 Novembre: Publication de la demande de transfert à la CTQ pour le troisième lot de permis de taxi.

14 et 15 Novembre: Publication de la demande de transfert à la CTQ pour le quatrième lot de permis de taxi.

19 Novembre: Audience publique à la CTQ concernant la requête en opposition à la première demande de transfert. Les commissaires n'entendent que les «vendeurs» qui veulent retirer leur offre de vente; ils considèrent que les opposants qui n'ont pas signé d'offre de vente n'ont pas l'intérêt suffisant dans cette cause et leurs oppositions sont rejetées. L'avocat des opposants contestera cette décision.

25 Novembre: Élection du nouveau conseil d'administration de la Ligue de taxi de Montréal. Celui-ci adopte une résolution à l'effet de négocier une participation financière de la part du gouvernement dans le cadre du plan de rachat (27-11-84)

26 Novembre: Audience publique à la CTQ concernant les requêtes en opposition à la seconde demande de transfert.

26 et 27 Novembre: Publication de la demande de transfert à la CTQ pour le cinquième lot de permis de taxi.

1984 (suite)

3 Décembre: Audience publique à la CTQ concernant les requêtes en opposition à la troisième demande de transfert.

4 Décembre: Requête en évocation contre la décision de la CTQ de rejeter les oppositions enregistrées par les non-vendeurs, rejetée par le juge Bisaillon de la Cour supérieure.

6 Décembre: Réunion des représentants du Ministère avec le nouvel exécutif de la Ligue au cours de laquelle il est signifié que l'autofinancement du plan est un principe fondamental sur lequel ont été fondées toutes les décisions prises. Demander une contribution financière du gouvernement équivaut à reconsidérer le plan tel qu'il est conçu.

7 Décembre: Requête en injonction interlocutoire auprès de la Cour Supérieure contre le plan de rachat; par une entente hors cour il est décidé de reviser le plan et de reconsulter les membres de la Ligue sur les nouveaux paramètres, en particulier l'objectif du nombre de permis à racheter et la contribution annuelle par permis restant.

9 Décembre: Le conseil d'administration de la Ligue décide de consulter ses membres sur trois options:
un rachat de 1000 à 1500 permis, un rachat de 1500 à 2000 permis et le rejet des deux options précédentes; les modalités de financement prévoient trois versements de 333$ ou de 500$ par année selon l'option pendant une période de 8 ans. Ce vote aura lieu le 20 janvier 1985.

10 et 17 Décembre: Audience publique à la CTQ concernant les requêtes en opposition à la quatrième et cinquième demande de transfert.

17 Décembre: Compte tenu d'un prochain vote des membres de la Ligue, le procureur des Fiduciaires demande à la CTQ de suspendre sa décision à l'égard des cinq demandes de transfert prises en délibéré, et ce jusqu'au 31 décembre 1985.

31 Décembre: Les offres de vente signées par les détenteurs de permis perdent leur caractère irrévocable.

1985

20 Janvier: Vote des membres de la Ligue A-11 sur les nouvelles modalités du plan de rachat.

Montréal, le 11-01-85

ANNEXE 4

Le plan de rachat 10/10 de la Ligue de taxis de Montréal inc. (mai 1985)

Le plan de rachat 10/10 de la Ligue de taxis de Montréal inc.

UN PLAN DE RACHAT SELON NOS MOYENS :

1,25 $ PAR JOUR

POUR AUGMENTER NOTRE RENTABILITÉ

C'EST A Y PENSER !

LE PLAN DE RACHAT 10/10
DE LA LIGUE DE TAXIS DE MONTRÉAL INC.

UN PLAN DE RACHAT SELON NOS MOYENS

1.25 $ PAR JOUR POUR AUGMENTER NOTRE RENTABILITÉ C'EST A Y PENSER!

Il y a trop de permis de taxi dans notre agglomération. Nous en convenons tous. La Ligue de taxi de Montréal vous offre de participer à un plan de rachat de permis par une contribution qui est à la mesure de nos moyens.

Compte tenu des événements survenus depuis un an, la Ligue a négocié avec le ministère des Transports du Québec des modalités de rachat qui nous permettraient de réaliser cette opération pour le bien-être de notre industrie.

Les détails de ce nouveau plan ont fait l'objet de négociations et d'entente avec les autorités du ministère des Transports du Québec.

C'EST LE TEMPS OU JAMAIS DE SE PRENDRE EN MAIN

Et les conditions que nous avons négociées pour vous sont des plus avantageuses!

JUGEZ-EN PAR VOUS MÊME

POUR ACCROÎTRE NOTRE RENTABILITÉ ET AMÉLIORER NOS CONDITIONS DE TRAVAIL NOUS VOUS PROPOSONS:

1- Le rachat d'un maximum de 2 000 permis.

2- Le rachat d'un minimum de permis qui sera à la satisfaction des membres de la Ligue; ce sont les membres qui décideront la fin de la période de rachat!

3- Le prix offert pour chacun des permis rachetés sera de 10 000 $. Chaque vendeur aura le choix d'être payé par le fiduciaire de l'une des 3 façons suivantes, soit:

- 1 seul versement immédiat de 10 000 $,
- 24 mensualités de 500 $ soit 12 000 $ comprenant le prix de rachat de 10 000 $ plus les intérêts courus sur le capital pendant les 24 mois de remboursement par le fiduciaire, ou
- 47 mensualités de 300 $ soit 14 100 $ comprenant le prix de rachat de 10 000 $ plus les intérêts courus sur le capital pendant les 47 mois de remboursement par le fiduciaire.

4- Les offres de vente valides seront acceptées aussitôt déposées chez le fiduciaire. Les vendeurs seront payés dans les meilleurs délais sur remise de leur plaque d'immatriculation.

5- La cotisation annuelle ne dépassera pas 1 000 $ par année complète payable au plus tard le 30 novembre de chaque année. La cotisation annuelle devra avoir été payée pour obtenir l'attestation du fiduciaire qui permettra de renouveller les permis à chaque année.

6- La possibilité de payer vos cotisations en versements mensuels, trimestriels ou annuels; ainsi, nous aurons le choix de payer nos cotisations:

- en un seul versement, en début d'année (décembre) de 900 $,
- en quatre versements de 240 $, soit 960 $,
- en douze versements de 80 $, soit 960 $,

ou en un seul versement en fin d'année (novembre) de 1 000 $,

7- Pour l'année 1985, le paiement de ces cotisations ne commencera pas avant le retrait des premiers taxis; les cotisations seront donc calculées sur une base mensuelle de 80 $.

8- La période de remboursement sera d'une durée maximale de 10 ans; cette période comprend la durée du rachat pendant laquelle le fiduciaire rachète les permis.

9- Le maintien du droit de transfert minimum de 10 000 $ pour toute la durée du rachat pour éviter la spéculation; des exemptions du paiement du droit de transfert seront accordées en cas de transmission 1) par succession ou 2) par vente ou donnation parmi les membres d'une famille en ligne directe.

10- Le maintien d'un crédit d'impôt de 500 $ par permis aussi longtemps que le fonds de rachat n'aura pas été remboursé soit un maximum de 10 ans.

POUR RÉALISER NOTRE PLAN, NOUS AVONS DEMANDÉ AU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC PAR L'ENTREMISE DU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE S'ENGAGER

1- à garantir l'emprunt nécessaire au rachat;

2- à obtenir pour nous le meilleur taux d'intérêt que le gouvernement obtient pour ses propres emprunts;

3- à maintenir le crédit d'impôt de 500 $ par permis tant et aussi longtemps que le fonds ne sera pas remboursé totalement, soit pour une période maximale de 10 ans.

4- à permettre le paiement des cotisations à tempérament, selon les modalités prévues;

5- à maintenir le moratoire sur l'émission de nouveaux permis et ce en concertation avec l'industrie;

6- à adopter toute la réglementation nécessaire à la mise en oeuvre de notre plan;

7- à maintenir un droit de transfert minimum de 10 000 $ tant que le fiduciaire achètera des permis;

8- à reconnaître certaines transactions qui ont eu cours de bonne foi;

9- à lier le renouvellement des permis au paiement des cotisations annuelles; les permis rachetés serviront de garantie financière au remboursement du fonds de rachat;

10- à mandater un fiduciaire pour voir à la mise en oeuvre et à la gestion de cette opération de rachat, et à créer un comité de travail pour aider la Ligue A-11 à la mise en oeuvre du plan de rachat et pour étudier les autres problèmes que celle-ci pourrait soumettre au gouvernement.

UN PLAN DE RACHAT À 1.25 $ PAR JOUR

C'EST A Y PENSER !

JUGEZ PAR VOUS-MÊME

EMPRUNT (M$)	PERMIS RACHETÉS LA 1ère ANNÉE	% DES PERMIS EXISTANTS	PERMIS RESTANTS	CONTRIBUTION MENSUELLE T-11 X 80 $	REMBOURSEMENT MENSUEL MINIMAL 12% / 9 ans
10	1 000	19%	4 260	340 800	150 220
12	1 200	23%	4 060	324 800	180 260
14	1 400	27%	3 860	308 800	210 310
16	1 600	30%	3 660	292 800	240 350
18	1 800	34%	3 460	276 800	270 390

Non seulement sommes-nous capables de rembourser cet emprunt mais en plus, le surplus que nous accumulons nous permet de racheter progressivement des permis supplémentaires. Les surplus nous permettront d'atteindre le maximum de 2 000 permis rachetés.

ET SI ON SOUSTRAIT LE 500 $ DE CREDIT D'IMPÔT ANNUEL QUE LE GOUVERNEMENT NOUS OFFRE, LE PLAN DE RACHAT NE NOUS COÛTE PLUS QUE 1,25 $ PAR JOUR:

80 $ par mois = 960 $ par an ÷ 365 jours = 2,63 $ par jour
- 500 $ de crédit d'impôt annuel ÷ 365 jours = -1,37 $ par jour
donc : 1,26 $

ANNEXE 5

Population et nombre de permis de taxi au Québec et dans différentes villes occidentales

ANNEXE 5

Population et nombre de permis de taxi au Québec et dans différentes villes occidentales

Le ratio du nombre d'habitants par permis de taxi est de 973 pour l'ensemble des agglomérations de taxi du Québec, Montréal exclue.

Si on compare l'agglomération de Montréal avec d'autres villes occidentales de taille ou d'importance similaires, on constate que, même après le retrait de près de 1 000 permis, Montréal compte encore très peu d'habitants par permis, son ratio passe en effet de 244 habitants par permis à 292 après le plan de rachat.

Or on peut constater que le moyenne observée pour les villes occidentales oscille entre 500 et 1 000 habitants par permis. Dans le cas où ce ratio de population par permis est inférieure à 400, on indique souvent que les autorités responsables considèrent qu'il y a trop de permis (Copenhague, Lyon) on explique cet état de fait par la pauvre qualité du transport en commun (Athènes).

Cet aspect de la réglementation du taxi a également été abordé dans un rapport de la Conférence européenne des Ministres des Transports et il est intéressant d'en rapporter ici des principales observations:

> "(...) il n'existe pas - et sans doute il ne peut exister - des critère rationnels pour déterminer le niveau quantitatif des licences délivrées. Bien souvent, les chiffres retenus par les autorités locales ne sont que le résultat d'un long processus historique, toute la profession étant d'ailleurs fortement

marquée par un ensemble de contingences historiques. Il faut probablement en la matière rechercher une solution intermédiaire entre un laxisme total et un contingentement très strict, source de rentes de situation qui n'incitent pas la profession à des efforts de productivité. Il y a toutefois une belle unanimité pour souligner que le nombre de licences octroyées ne doit pas dépendre de critères politiques ou servir d'instrument d'action sociale ou conjoncturelle; il est donc nécessaire d'essayer de définir en ce domaine des normes aussi objectives que possible, fondées notamment sur la relation: nombre de taxis/nombre d'habitants, mais tenant compte aussi des facteurs tels que la capacité du parc, le développement de la voiture individuelle ou du réseau de transports publics. Le nombre de licences autorisées devrait être fixé, en concertation avec la profession, après une analyse approfondie des moyens existants et des besoins, en faisant référence à un certain équilibre souhaitable de l'offre et de la demande; une telle procédure se rencontre déjà dans quelques villes allemandes ainsi qu'à Chicago.

Finalement, le chiffre sur lequel les experts s'accordent le plus souvent et qui assurerait un relatif équilibre entre l'offre et la demande, est: un taxi pour environ 800 à 1 000 habitants. Une telle norme doit néanmoins être maniée avec précaution car il ne saurait y avoir ici de règles générales ou de valeurs absolues, le nombre optimum de licences dépendant de la situation des villes, de la structure de leur population, de l'état de leurs transports publics, de l'équipement des taxis en radio-téléphone - (...)" (1).

---

(1) L'organisation des services de taxis dans les villes, CEMT, Paris, 1981, 141 pages.

TABLEAU 3

POPULATION DESSERVIE ET NOMBRE DE PERMIS DE TAXI
POUR LES AGGLOMÉRATIONS DE TAXI DU QUÉBEC
1988

AGGLOMÉRATIONS	POPULATION DESSERVIE	NOMBRE DE PERMIS	POPULATION/PERMIS
1- Boucherville	31 116	18	1 729
2- Longueuil	293 054	344	852
3- Candiac-La-Prairie	20 168	15	1 344
4- Cowansville	11 643	14	832
5- Est de Montréal	283 229	332	853
6- Joliette	38 782	32	1 212
7- Lachute	14 265	18	792
8- Laval	284 164	215	1 322
9- Matane	15 692	21	747
10- Mont-Joli	7 642	11	695
11- Montréal	1 249 618	4 278	292
12- Ouest de Montréal	219 630	271	810
13- Rivière-du-Loup	16 342	16	1 021
14- Saint-Eustache	48 900	35	1 397
15- Saint-Jérôme	44 047	49	899
16- Sorel	42 100	55	765
17- Terrebonne	62 772	28	2 242
18- Thetford Mines	21 477	9	2 386
19- Victoriaville	28 831	28	1 030
20- Alma	25 923	17	1 525
21- Côte-Nord	27 953	34	822
22- Beauharnois	10 696	7	1 528
23- Beloeil	36 782	21	1 751
24- Saint-Bruno	31 955	14	2 282
25- Charlesbourg	72 709	38	1 913
26- Châteauguay	47 445	52	912
27- La Baie	20 753	11	1 887
28- Dolbeau-Mistassini	15 288	10	1 529
29- Drummondville	45 320	42	1 079
30- Est de Québec	62 869	63	998
31- Gaspé	17 350	14	1 239
32- Repentigny	40 778	24	1 697
33- Granby	38 508	50	770
34- Hull	62 630	84	745
35- Lévis-Lauzon	37 699	48	785
36- Québec	189 123	441	429
37- Rimouski	35 711	45	794
38- Sainte-Foy-Sillery	117 260	100	1 173
39- Saint-Hyacinthe	48 089	40	1 202
40- Trois-Rivières	103 569	89	1 164
41- Saint-Jean	43 292	59	734
42- Shawinigan	57 503	33	1 742
43- Sherbrooke	102 867	76	1 353
44- Valleyfield	38 797	41	946
45- Amos	13 502	19	711
46- Chibougamau	9 922	11	902
47- Matagami	2 738	5	548
48- Rouyn-Noranda	26 189	47	557
49- Val d'Or	22 252	34	654
50- La Tuque	10 723	11	975
51- Ouest du Saguenay	58 467	40	1 462
52- Saguenay	61 083	38	1 607
53- Sept-Iles	26 755	41	652
54- Sainte-Thérèse	69 918	36	1 942
55- Gatineau	81 244	40	2 031
TOTAL DES AGGLOMÉRATIONS	4 447 134	7 564	588
AGGLOMÉRATIONS - All	3 197 516	3 286	973

TABLEAU 4

POPULATION ET NOMBRE DE TAXIS
DANS DIFFÉRENTES VILLES OCCIDENTALES

VILLES		POPULATION	NOMBRE DE PERMIS	POPULATION/TAXI	
1- CANADA:					
Montréal	(1981)	1 274 378	5 222	244	(1)
Montréal	(1988)	1 250 000	4 278	292	(1)
Toronto	(1987)	2 138 000	2 943	726	(2)
Calgary	(1986)	640 645	1 402	457	(3)
Edmonton	(1986)	601 000	1 098	547	(3)
Winnipeg	(1986)	600 000	400	1 500	(3)
Vancouver	(1986)	430 000	428	1 005	(3)
Mississauga	(1986)	378 900	379	1 000	(3)
Hamilton	(1986)	306 500	259	1 183	(3)
Ottawa	(1986)	300 763	586	513	(4)
London	(1986)	286 000	253	1 130	(3)
Windsor	(1986)	195 000	200	975	(3)
Regina	(1986)	163 000	120	1 358	(3)
2- ÉTATS-UNIS					
New York	(1986)	7 254 300	11 787	615	(3)
Los Angeles	(1986)	3 300 000	1 068	3 090	(3)
Chicago	(1980)	3 005 000	4 600	653	(5)
Philadelphie	(1980)	1 688 000	1 600	1 055	(5)
Miami	(1980)	1 626 000	1 528	1 064	(5)
Houston	(1986)	1 595 000	1 935	824	(3)
Détroit	(1980)	1 203 000	1 310	918	(5)
San Diego	(1986)	1 100 000	898	1 225	(3)
Dallas	(1980)	904 000	900	1 004	(5)
Phoenix	(1980)	790 000	325	2 431	(5)
Baltimore	(1980)	787 000	1 100	715	(5)
San Antonio	(1980)	786 000	481	1 634	(5)
Indianapolis	(1980)	701 000	326	2 150	(5)
Las Vegas	(1986)	700 000	453	1 545	(3)
San Francisco	(1980)	679 000	711	955	(5)
Memphis	(1980)	646 000	300	2 153	(5)
Milwaukee	(1980)	636 000	400	1 590	(5)
Washington	(1986)	630 000	10 250	61	(3)
San Jose	(1980)	629 000	150	4 193	(5)
Cleveland	(1980)	574 000	240	2 392	(5)
Columbus	(1980)	565 000	390	1 449	(5)
Boston	(1980)	563 000	1 525	369	(5)
New Orleans	(1980)	558 000	1 608	347	(5)
Jacksonville	(1980)	541 000	225	2 404	(5)
Seattle	(1986)	500 000	700	714	(3)
Denver	(1986)	492 000	892	552	(3)
St-Louis	(1980)	453 000	1 500	302	(5)
Minneapolis	(1986)	450 000	248	1 815	(3)
Kansas City	(1980)	448 000	530	845	(5)
Atlanta	(1980)	425 000	1 450	293	(5)
Pittsburgh	(1980)	424 000	500	848	(5)
Oklahoma City	(1980)	403 000	231	1 745	(5)
Cincinnatti	(1980)	385 000	380	1 013	(5)
Ft. Worth	(1980)	385 000	185	2 081	(5)
Portland, OR.	(1980)	366 000	250	1 464	(5-6)

TABLEAU 4 (suite)

POPULATION ET NOMBRE DE TAXIS
DANS DIFFÉRENTES VILLES OCCIDENTALES

VILLES		POPULATION	NOMBRE DE PERMIS	POPULATION/TAXI
3- EUROPE				
Londres	(1974)	7 936 000	10 839	732 (7)
Paris	(1988)	5 400 000	14 300	382 (8)
Madrid	(1974)	2 500 000	10 000	250 (7)
Copenhague	(1974)	1 383 000	3 800	364 (7)
Bruxelles	(1974)	1 200 000	1 800	667 (7)
Marseille	(1988)	840 000	1 378	610 (8)
Amsterdam	(1974)	800 000	1 300	1 300 (7)
Lisbonne	(1980)	800 000	2 420	331 (12)
Zurich	(1981)	706 200	1 350	523 (9)
Oslo	(1974)	530 000	1 325	400 (7)
Lyon	(1988)	500 000	1 250	400 (8)
Goteborg	(1980)	500 000	750	667 (13)
Bâle	(1981)	364 000	520	701 (9)
Genève	(1981)	335 000	610	549 (9)
Berne	(1981)	286 900	195	1 471 (9)
Lausanne	(1981)	226 150	312	725 (9)
Winterth	(1981)	107 750	50	2 155 (9)
Fribourg	(1981)	50 600	46	1 100 (9)
Dusseldorf				526 (10)
Francfort				500 (10)
Stuttgart				1 000 (10)
Dortmund				1 111 (10)
Essen				1 666 (10)
Athènes				200 (11)

(1) Caractéristiques des agglomérations de taxi du Québec, 1988, (tableaux statistiques), Michel TRUDEL, Service de la réglementation et de l'évaluation, M.T.Q., Montréal, juillet 1988.

(2) La réglementation et le contrôle du taxi à Toronto, rapport de la mission d'étude réalisée à la Metropolitan Licensing Commission, octobre 1987, Service de la réglementation et de l'évaluation, M.T.Q., Montréal

(3) Control of taxi Licenses, (Calgary), Corporate Ressources Report, Calgary, April 1987.

(4) Ottawa-Carleton's taxi industry, Reference Book III, Regional Licensing Committee, The Regional Municipality of Ottawa Carleton, April 1988.

TABLEAU 4 (NOTES - SUITE)

([5]) An Economic Analysis of Taxicab Regulation, M.W. FRANKENA et P.A. PAUTLER, Bureau of Economics Staff Report, Federal Trade Commission, Washington, May 1984.

([6]) Taxi Regulatory Revision in Portland, OR, Transportation Systems Center, UMTA, april 1980, 67 pages et annexes, (pp. 19-21). (Note: le ratio de population par permis inscrit dans la réglementation est de 1 par 2 900 habitants; la population est celle de la ville et celle habitant dans un rayon de 3 milles des limites municipales).

([7]) Alternative Taxicabs System: A London Case Study, "Appendice A", Londres, 1976. (Note, on mentionnait également que le nombre de permis de taxi à Amsterdam était jugé insuffisant par les autorités, et trop important à Copenhague).

([8]) Réglementation concernant l'émission et les transferts de permis de taxi en France, rapport rédigé par Christine PELLECUER, Service de la réglementation et de l'évaluation, ministère des Transports du Québec, Montréal, août 1988. (Note: la ville de Lyon procède à une annulation progressive des permis de taxi afin de n'en garder que 1 000, soit un ratio de un permis par 500 habitants.

([9]) Le rôle des taxis dans les transports urbains et les principales caractéristiques des usagers, Association suisse des ingénieurs de la circulation, Lausanne, mars 1984.

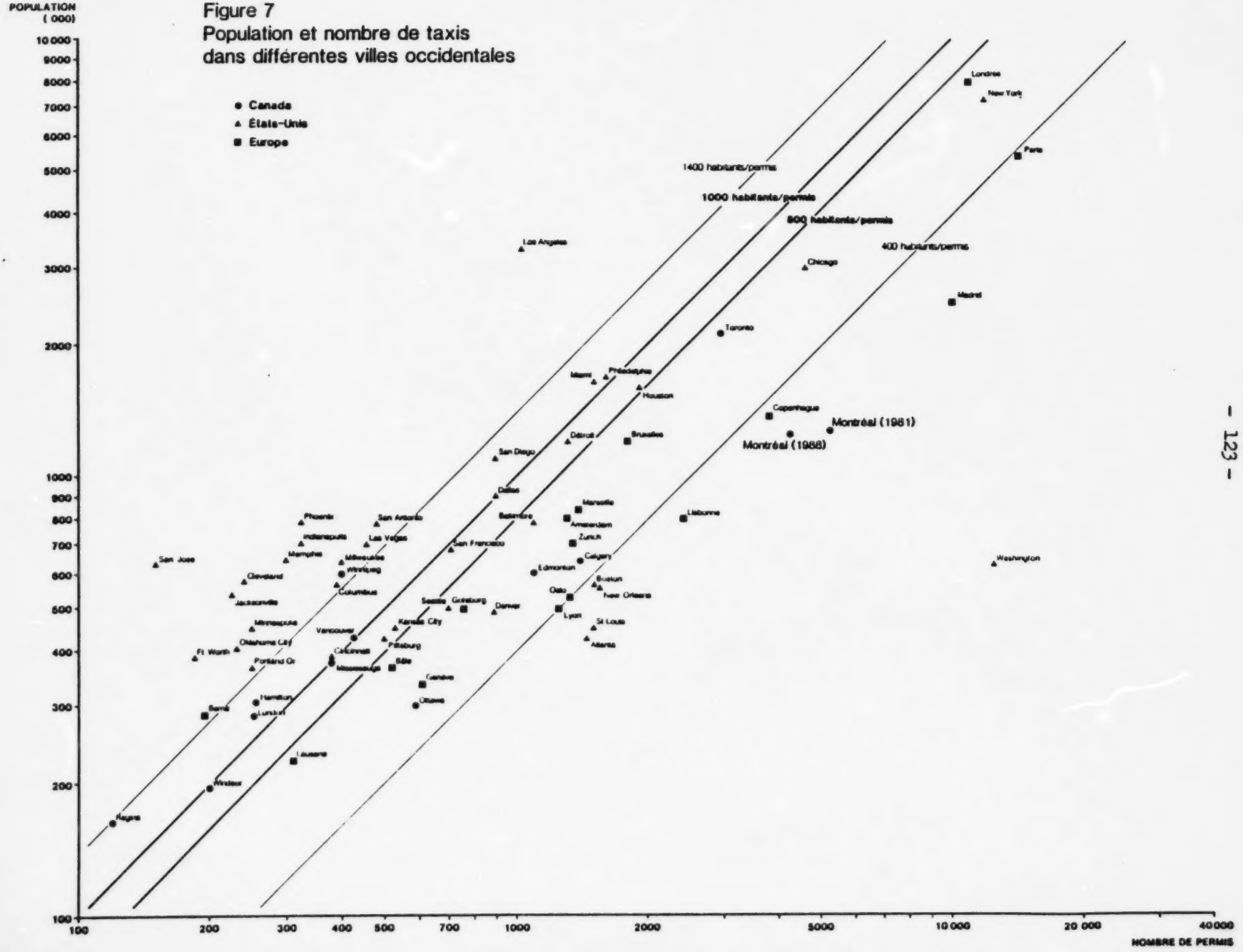
([10]) L'organisation des services de taxis dans les villes, Conférence européenne des ministres des Transports, Paris, 1981, 141 pages; page 34.

([11]) Idem, page 93, (Note: "... à Athènes le chiffre très élevé d'un taxi pour 200 habitants est atteint mais il trouve sa parfaite justification dans la faiblesse des transports publics traditionnels").

([12]) Idem, pages 57-60.

([13]) Idem, page 16.

Figure 7
Population et nombre de taxis
dans différentes villes occidentales



ANNEXE 6

Questionnaires et formulaires utilisés lors des sondages auprès des chauffeurs de taxi

Questionnaire A

Étude de l'offre et de la demande dans l'industrie du taxi - Relevé auprès des chauffeurs

No. d'identification : ___ ___ ___ 1

2 (A-5) - **Nom de l'observateur :** _____

3 (A-2) - **Date :** ____/____/____

4 (A-3) - **Heure prévue du début de l'enquête (indiquer AM ou PM) :** _____

5 (A-4) - **Lieu d'assignation :** _____

6 (A-6) - **Agglomération :** _____

7 (A-7) - **Association :** _____

8 (A-9) - **Type d'enquête :**
- Sur appel 1 ☐
- Sur rue 2 ☐
- Sur poste d'attente 3 ☐

9 (A-10) - **Heure du début de l'attente (indiquer AM ou PM):** _____

10 (A-11) - **Heure de l'arrivée du taxi (indiquer AM ou PM) :** _____

11 (A-13) - **Le conducteur a accepté de participer :**

Oui 1 ☐ Non 2 ☐

Raison du refus: _____

_____

Commentaires de l'observateur : _____

_____

_____

_____

12 (A-8) - **Le numéro de voiture dans l'association :** _____

13 (A-15) - **Groupe d'âge du conducteur :**
- Moins de 30 ans 1 ☐
- 30 - 39 ans 2 ☐
- 40 - 49 ans 3 ☐
- 50 ans et plus 4 ☐

14 (A-16) - **Nombre d'années d'expérience du conducteur :** _____

15 (A-17) - **Langues parlées :**
- Français: Oui 1 ☐ Non 2 ☐
- (A-18) Anglais : Oui 1 ☐ Non 2 ☐
- (A-19) Autres (préciser) : _____

16 (A-41) - **Heure de début de la période de travail :** _____

17 (A-42) - **Heure de la fin de la période de travail :** _____

18 (A-43) - **Occupation avant la présente course :**
- Au retour d'une course 1 ☐
- Sur un poste d'attente 2 ☐
- En maraude dans le secteur 3 ☐
- Au retour d'une pause 4 ☐
- Autre (préciser) : _____ 5 ☐

19 (A-44) - **Objectif général après une course :**
- Prendre des appels du répartiteur 1 ☐
- Retourner d'où vous venez 2 ☐
- Faire de la maraude dans le secteur 3 ☐
- Aller sur un poste d'attente 4 ☐
- Autre (préciser) : _____ 5 ☐

20 (A-45) - **Aujourd'hui, avez-vous pris des appels de votre répartiteur ?**

Oui 1 ☐ Non 2 ☐

21 (A-46) - **Utilisez-vous les postes de taxi ?**
- Réservés 1 ☐
- En commun 2 ☐
- Les deux 3 ☐
- Aucun poste 4 ☐
- Autre (préciser) : _____ 5 ☐

#1	#2	#3	#4	#5	#6	#7	#8	#9
1	5	7	13	17	21	23	25	26

#10	#11	#12	#13	#14	#15	#16	#17	#18	#19	#20	#21
30	32	33	37	38	40	43	45	47	48	49	50

22 (A-28) - **Statut du conducteur:** Temps plein 1 ☐ Temps partiel 2 ☐

23 (A29) - **Etes-vous propriétaire** 1 ☐ **ou locataire** 2 ☐ **de la voiture?**

Si locataire, alors le propriétaire est-il :

- une compagnie dans laquelle le locateur n'est pas actionnaire 1 ☐
- une compagnie dont vous êtes l'actionnaire principal 2 ☐
- une personne du même ménage 3 ☐
- une personne hors ménage 4 ☐

24 (A-24) - **Marque de véhicule:**_____

25 (A-25) - **Modèle du véhicule:**_____

26 (A-20) - **Année de fabrication du véhicule:**_____

27 (A-23) - **Nombre de places assises:**_____
(excluant celle du conducteur)

28 (A-21) - **Nombre de cylindres :** 4 cyl. 1 ☐ 6 cyl. 2 ☐ 8 cyl. 3 ☐ Autre 4 ☐

29 (A-22) - **Type de carburant :** Gazoline 1 ☐ Diésel 2 ☐ Autre (préciser):_____ 3 ☐

30 (A-26) - **Présence d'un radio émetteur :**

Oui 1 ☐ Non 2 ☐

31 (A-27) - **Avez-vous un permis d'aéroport ?**

Oui 1 ☐ Non 2 ☐

32 (A-35) - **Type de taximètre:** Mécanique 1 ☐ Électronique 2 ☐

33 (A-36) - **Marque du taximètre:**_____

34 (A-34) - **Unité de taximètre:** Kilomètre 1 ☐ Mille 2 ☐

35 - **Lecture du taximètre (avant la période d'enquête) :**

(A-37) Montant total ("Units"):_____
(A-38) Nombre de courses ("Trips"):_____
(A-39) Distance totale ("Total mileage"):_____
(A-40) Distance payante ("Paid mileage"):_____

36 (A-31) - **Unité de l'odomètre:** Kilomètre 1 ☐ Mille 2 ☐

37 (A-32) - **Lecture de l'odomètre:**_____
(avant la période d'enquête)

38 (A-14) - **Numéro de plaque d'immatriculation:** _ _ _ _ _ _

39 (A-33) - **Heure réelle du début d'enquête:**_____
(indiquer AM ou PM)

40- **Suivi des appels au poste de répartition:**

1) _____ 6) _____
2) _____ 7) _____
3) _____ 8) _____
4) _____ 9) _____
5) _____ 10) _____

#22 51 #23 52 #24 54 #25 59 #26 64 #27 66 #28 67 #29 68 #30 69 #31 70 #32 71 #33 72 #34 74 #35 75 79
83 #36 91 #37 92 87 #38 98 #39 102
#40 106 110 114 118 122 126 130 134 138 142

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Questionnaire B

Étude de l'offre et de la demande dans l'industrie du taxi - Questionnaire remis au chauffeur

No. course	Pour chaque course: Heure de réception de l'appel	Heure du début de la course	Heure de fin de la course	Montant de la course $$.çç	Mode de paiement: Comptant ou carte de crédit	Coupon	Montant fixe	Autre	Type de course: Client(s) pris: Sur appel	En maraude	Au poste d'attente	à Dorval	Autres	Inscrire le nbre selon le type de transport: nbre de personnes	nbre de colis	Course dans le cadre de contrat avec personne handicapée (cocher si oui)	Le client a complété son questionnaire (cocher si oui)
1					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	1. ☐
2					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	2. ☐
3					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	3. ☐
4					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	4. ☐
5					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	5. ☐
6					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	6. ☐
7					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	7. ☐
8					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	8. ☐
9					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	9. ☐
10					☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	☐	10. ☐

1 Identification (2) | 5 Heure | 9 Odomètre | 15 Montant "Units" | 19 Course "Trips" | 23 Distance totale "Total mileage" | 27 Distance payante "Paid mileage" | 31 Secteur de retour

1. 32 | 2. 53 | 3. 74 | 4. 95 | 5. 116 | 6. 137 | 7. 158 | 8. 179 | 9. 200 | 10. 221

Appel | Début | Fin | Montant | $ | CO | TR | HC | CL

Étude de l'offre et de la demande dansl'industrie du taxi - Relevé des voitures sur poste d'attente

Nom de l'observateur:_____ Lieu d'assignation:_____

Date:___/___/___ Heure prévue:_____ Heure réelle: début:_____ fin:_____

Nombre de places disponibles:_____ Nombre de taxis en attente: assoc._____ ind._____

Arrivée				Départ minutes (cocher si avec client)	Durée d'attente (minutes)	Arrivée				Départ minutes (cocher si avec client)	Durée d'attente (minutes)
Hre	Min.	No. de plaque Asso-ciations	Indé-pendants			Hre	Min.	no. de plaques Asso-ciations	Indé-pendants		

Étude de l'offre et de la demande dans l'industrie du taxi - Relevé des voitures taxi en maraude sur rue

Date:____/____/____ Nom de l'observateur:_____

(Indiquer AM ou PM) Heure prévue : de_____à_____ Heure réelle : de_____à_____

Lieu d'assignation:_____ Sens de la circulation:_____

Minutes	AGGLOMÉRATIONS		Si A-11		No. d'immatriculation
	A-11	Autres	Membres d'association	Avec client (s)	
0 - 05	☐	☐	☐	☐	0 min. T___-_____ 2 min. T___-_____
05 - 10	☐	☐	☐	☐	5 min. T___-_____ 7 min. T___-_____
10 - 15	☐	☐	☐	☐	10 min. T___-_____ 12 min. T___-_____
15 - 20	☐	☐	☐	☐	15 min. T___-_____ 17 min. T___-_____
20 - 25	☐	☐	☐	☐	20 min. T___-_____ 22 min. T___-_____
25 - 30	☐	☐	☐	☐	25 min. T___-_____ 27 min. T___-_____
30 - 35	☐	☐	☐	☐	30 min. T___-_____ 32 min. T___-_____
35 - 40	☐	☐	☐	☐	35 min. T___-_____ 37 min. T___-_____
40 - 45	☐	☐	☐	☐	40 min. T___-_____ 42 min. T___-_____
45 - 50	☐	☐	☐	☐	45 min. T___-_____ 47 min. T___-_____
50 - 55	☐	☐	☐	☐	50 min. T___-_____ 52 min. T___-_____
55 - 60	☐	☐	☐	☐	55 min. T___-_____ 57 min. T___-_____

Étude de l'offre et de la demande dans l'industrie du taxi Numéro d'identification:____4

Relevé au poste de répartition des associations - Mesure du temps d'attente

Observateur:_____ Association:_____

Date:____/____/____ Période prévue d'observation: de_____à_____

Heure réelle du début:_____Fin:_____ Durée d'observation:_____minutes

Intervalle entre chaque appel:_____

Relevé du nombre d'appels annulés pendant la période d'observation:_____ = ☐

No.	Appel hre min.	Dispatch min.	Temps d'attente	No.	Appel hre min.	Dispatch min.	Temps d'attente	No.	Appel hre min.	Dispatch min.	Temps d'attente
1				16				31			
2				17				32			
3				18				33			
4				19				34			
5				20				35			
6				21				36			
7				22				37			
8				23				38			
9				24				39			
10				25				40			
11				26				41			
12				27				42			
13				28				43			
14				29				44			
15				30				45			

Nombre d'appels estimé pendant la période d'observation = Intervalle_____x nb_____ = ☐

Identification ____4 (1) Ass. (5) Date (7) Hre prévue du début (13) Hre réelle (17) Durée(min.) (21)

Intervalle (24) appels rel. (26) appels ann. (28)

30 34 38 42 46 50

54 58 62 66 70 74

78 82 86 90 94 98

102 106 110 114 118 122

126 130 134 138 142 146

150 154 158 162 166 170

174 178 182 186 190 194

198 202 206 210

Étude de l'offre et de la demande dans l'industrie du taxi

Formule de codification du nombre d'appels par heure

Nom de l'observateur:_____ Agglomération:_____ Association:_____

Agglomérations		Associations		Date des appels						Heure de début		Nombre de minutes			Nombre d'appels		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
										0	0						
										0	1						
										0	2						
										0	3						
										0	4						
										0	5						
										0	6						
										0	7						
										0	8						
										0	9						
										1	0						
										1	1						
										1	2						
										1	3						
										1	4						
										1	5						
										1	6						
										1	7						
										1	8						
										1	9						
										2	0						
										2	1						
										2	2						
										2	3						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18

TOTAL DES MINUTES : 1 440

ANNEXE 7

Données finales concernant le nombre d'appels et le nombre de courses: semaine-type de 1984

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE SERVICE DE TAXI AU QUÉBEC ET FORMATION D'UNE BANQUE DE DONNÉES SUR CETTE INDUSTRIE SONDAGE DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL-CENTRE

1984: VERSION FINALE

TABLEAU 1

RÉPARTITION DES COURSES PAR 2 HEURES ET PAR JOUR

HEURE	DIMANCHE	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	TOTAL DE LA SEMAINE	MOYENNE PAR JOUR
00H-02H	B 5873	A 2935	A 2901	A 2658	A 3024	A 3473	B 6053	26917	3845
02H-04H	B 5429	A 2253	A 2215	A 2267	A 2436	A 2677	B 5159	22438	3205
04H-06H	A 2594	A 2518	A 2370	A 2182	A 2403	A 2549	A 2889	17505	2501
06H-08H	A 2530	B 6965	B 7063	B 6898	B 7488	B 7321	A 3987	42252	6036
08H-10H	A 2889	D 12005	D 12624	D 10295	D 10641	D 11888	C 7841	68183	9740
10H-12H	A 3480	B 7665	B 8099	B 7359	C 8501	C 9465	C 8132	52701	7529
12H-14H	A 3907	B 7390	B 8759	B 7202	C 9312	C 9635	C 7870	54075	7725
14H-16H	B 5858	B 7694	B 7658	B 7661	D 10646	D 11904	C 8301	59721	8532
16H-18H	B 6015	B 7236	B 8005	B 7654	D 11575	D 10487	C 8282	59253	8465
18H-20H	B 5683	B 6355	B 6656	B 6521	D 11484	D 12067	C 8203	56969	8138
20H-22H	B 5365	B 5672	B 6085	B 5672	C 8155	C 9419	C 7576	47943	6849
22H-24H	B 5361	B 5205	B 5172	B 5898	C 7556	C 8070	C 7433	44696	6385
TOTAL DU JOUR	54984	73892	77607	72268	93223	98956	81725	1 552653	3 78950
MOYENNE PAR 2 HRES	4582	6158	6467	6022	7769	8246	6810	2 46054	4 6579

NOTES DIVERSES:

1) SIGNIFICATION DES CASES NOS 1 A 4, COIN INFERIEUR DROIT:
   - CASE NO 1: TOTAL DE LA SEMAINE
   - CASE NO 2: 2 HRES MOYENNES POUR LE 'TOTAL DE LA SEMAINE'
   - CASE NO 3: TOTAL DU JOUR MOYEN DE LA SEMAINE
   - CASE NO 4: 2 HRES MOYENNES POUR LE JOUR MOYEN

2) DEFINITION DES PERIODES A,B,C ET D:
   - A: PERIODE DE NUIT-LUN. A VEN.
   - B: DIMANCHE SOIR, LUN. A MER. (SAUF HEURES DE POINTE)
   - C: SAMEDI DE JOUR, JEUDI ET VENDREDI (AM ET SOIREE)
   - D: HEURES DE POINTE, JEUDI ET VENDREDI (PM)

3) ANALYSE DES RESULTATS:

POUR LA PERIODE A (DIM 4-14H, SAM 4-8H, LUN-VEN 0-6H).
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR 2 HRES ET PAR JOUR EST DE 2779
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 12.96 %

POUR LA PERIODE B (D,S 0-4H, D 14-24H, L-V 0-6H, L-ME 10-24H).
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR 2 HRES ET PAR JOUR EST DE 6633
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 8.23 %

POUR LA PERIODE C (JEU-VEN 10-14H, JEU-VEN 20-24H, SAM 8-24H).
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR 2 HRES ET PAR JOUR EST DE 8359
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 6.96 %

POUR LA PERIODE D (LUN-VEN 8-10H, JEU-VEN 14-20H).
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR 2 HRES ET PAR JOUR EST DE 11420
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 6.63 %

LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MERCREDI
DE 4 A 6 HRES AVEC 2182.233 COURSES
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MARDI
DE 2 A 4 HRES AVEC 2215.151 COURSES
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE VENDREDI
DE 18A 20 HRES AVEC 12066.94 COURSES
LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE MARDI
DE 8 A 10 HRES AVEC 12623.67 COURSES

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE SERVICE DE TAXI AU QUÉBEC ET FORMATION D'UNE BANQUE DE DONNÉES SUR CETTE INDUSTRIE SONDAGE DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL-CENTRE

1984: VERSION FINALE

TABLEAU 2

RÉPARTITION DES VOITURES EN OPÉRATION PAR 2 HEURES ET PAR JOUR

HEURE	DIMANCHE	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	MOYENNE PAR JOUR
00H-02H	B 1828	A 904	A 894	A 814	A 929	A 1058	B 1879	1186
02H-04H	B 1722	A 709	A 698	A 712	A 761	A 830	B 1623	1008
04H-06H	A 806	A 784	A 742	A 678	A 752	A 793	A 890	778
06H-08H	A 779	B 2140	B 2168	B 2121	B 2290	B 2242	A 1205	1849
08H-10H	A 890	D 3727	D 3932	D 3351	D 3239	D 3674	C 2433	3007
10H-12H	A 1060	B 2356	B 2453	B 2227	C 2562	C 2896	C 2516	2296
12H-14H	A 1182	B 2262	B 2697	B 2197	C 2854	C 2951	C 2441	2369
14H-16H	B 1823	B 2349	B 2385	B 2328	D 3259	D 3714	C 2564	2632
16H-18H	B 1868	B 2218	B 2463	B 2343	D 3539	D 3258	C 2559	2607
18H-20H	B 1773	B 1966	B 2052	B 2013	D 3554	D 3776	C 2536	2524
20H-22H	B 1682	B 1770	B 1918	B 1770	C 2523	C 2927	C 2357	2135
22H-24H	B 1681	B 1637	B 1610	B 1835	C 2351	C 2517	C 2316	1992
MOYENNE PAR 2 HRES	1425	1902	2001	1849	2384	2553	2110	2032

NOTES DIVERSES:

1) LE NOMBRE DE VEHICULES EN OPERATION CORRESPOND EN REALITE AU NOMBRE DE VEHICULES AYANT ACCEPTE AU MOINS UN APPEL PENDANT L'HEURE INDIQUEE.CE NOMBRE EST PAR CONSEQUENT SOUS-ESTIME.

2) DEFINITION DES PERIODES A,B,C ET D:
   - A: PERIODE DE NUIT-LUN. A VEN.
   - B: DIMANCHE SOIR,LUN. A MER.(SAUF HEURES DE POINTE)
   - C: SAMEDI DE JOUR, JEUDI ET VENDREDI (AM ET SOIREE)
   - D: HEURES DE POINTE, JEUDI ET VENDREDI (PM)

3) ANALYSE DES RESULTATS:

POUR LA PERIODE A (DIM 4-14H,SAM 4-8H,LUN-VEN 0-6H),
'LE NOMBRE MOYEN DE VEHICULES EN OPERATION ' EST DE 858
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 3.73 %

POUR LA PERIODE B (D,S 0-4H,D 14-24H,L-V 0-6H,L-ME 10-24H),
'LE NOMBRE MOYEN DE VEHICULES EN OPERATION ' EST DE 2048
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.39 %

POUR LA PERIODE C (JEU-VEN 10-14H,JEU-VEN 20-24H,SAM 8-24H),
'LE NOMBRE MOYEN DE VEHICULES EN OPERATION ' EST DE 2581
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.03 %

POUR LA PERIODE D (LUN-VEN 8-10H, JEU-VEN 14-20H),
'LE NOMBRE MOYEN DE VEHICULES EN OPERATION ' EST DE 3529
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.25 %

LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MERCREDI
DE 4 A 6 HRES AVEC 677.8506 VOITURES EN OPERATION
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MARDI
DE 2 A 4 HRES AVEC 697.7386 VOITURES EN OPERATION
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE VENDREDI
DE 18A 20 HRES AVEC 3776.032 VOITURES EN OPERATION
LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE MARDI
DE 8 A 10 HRES AVEC 3932.006 VOITURES EN OPERATION

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE SERVICE DE TAXI AU QUÉBEC
ET FORMATION D'UNE BANQUE DE DONNÉES SUR CETTE INDUSTRIE
SONDAGE DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL-CENTRE

1984: VERSION FINALE

TABLEAU 3

NOMBRE DE COURSES PAR VOITURE EN OPÉRATION PAR 2 HEURES ET PAR JOUR

HEURE	DIMANCHE	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	MOYENNE PAR JOUR
00H-02H	B 3.21	A 3.25	A 3.24	A 3.27	A 3.25	A 3.28	B 3.22	3.24
02H-04H	B 3.15	A 3.18	A 3.17	A 3.18	A 3.20	A 3.23	B 3.18	3.18
04H-06H	A 3.22	A 3.21	A 3.19	A 3.22	A 3.20	A 3.21	A 3.24	3.21
06H-08H	A 3.25	B 3.25	B 3.26	B 3.25	B 3.27	B 3.27	A 3.31	3.26
08H-10H	A 3.24	D 3.22	D 3.21	D 3.27	D 3.29	D 3.24	C 3.22	3.24
10H-12H	A 3.28	B 3.25	B 3.30	B 3.31	C 3.32	C 3.27	C 3.23	3.28
12H-14H	A 3.31	B 3.27	B 3.25	B 3.28	C 3.26	C 3.27	C 3.22	3.26
14H-16H	B 3.21	B 3.28	B 3.21	B 3.29	D 3.27	D 3.21	C 3.24	3.24
16H-18H	B 3.22	B 3.26	B 3.25	B 3.27	D 3.27	D 3.22	C 3.24	3.25
18H-20H	B 3.20	B 3.23	B 3.24	B 3.24	D 3.23	D 3.20	C 3.23	3.22
20H-22H	B 3.19	B 3.20	B 3.17	B 3.20	C 3.23	C 3.22	C 3.21	3.21
22H-24H	B 3.19	B 3.18	B 3.21	B 3.21	C 3.21	C 3.21	C 3.21	3.20
MOYENNE PAR 2 HRES	3.22	3.24	3.23	3.26	3.26	3.23	3.23	3.24

NOTES DIVERSES:

1) LE NOMBRE DE VEHICULES EN OPERATION CORRESPOND EN REALITE AU NOMBRE DE VEHICULES AYANT ACCEPTE AU MOINS UN APPEL PENDANT L'HEURE INDIQUEE.CE NOMBRE EST PAR CONSEQUENT SOUS-ESTIME. LES CHIFFRES DU TABLEAU CI-DESSUS SONT QUANT A EUX SUR-ESTIMES

2) DEFINITION DES PERIODES A,B,C ET D:
   - A: PERIODE DE NUIT-LUN. A VEN.
   - B: DIMANCHE SOIR,LUN. A MER.(SAUF HEURES DE POINTE)
   - C: SAMEDI DE JOUR, JEUDI ET VENDREDI (AM ET SOIREE)
   - D: HEURES DE POINTE, JEUDI ET VENDREDI (PM)

3) ANALYSE DES RESULTATS:

POUR LA PERIODE A (DIM 4-14H,SAM 4-8H,LUN-VEN 0-6H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR VOITURES EN OPERATION EST DE 3.24
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 0.27 %

POUR LA PERIODE B (D,S 0-4H,D 14-24H,L-V 0-6H,L-ME 10-24H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR VOITURES EN OPERATION EST DE 3.24
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 0.2 %

POUR LA PERIODE C (JEU-VEN 10-14H,JEU-VEN 20-24H,SAM 8-24H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR VOITURES EN OPERATION EST DE 3.24
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 0.23 %

POUR LA PERIODE D (LUN-VEN 8-10H, JEU-VEN 14-20H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR VOITURES EN OPERATION EST DE 3.24
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 0.28 %

LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE DIMANCHE
DE 2 A 4 HRES AVEC 3.15 COURSES PAR VOITURE EN OPERATION
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MARDI
DE 20 A 22 HRES AVEC 3.17 COURSES PAR VOITURE EN OPERATION
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE SAMEDI
DE 6A 8 HRES AVEC 3.31 COURSES PAR VOITURE EN OPERATION
LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE JEUDI
DE10 A 12 HRES AVEC 3.32 COURSES PAR VOITURE EN OPERATION

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE SERVICE DE TAXI AU QUÉBEC
ET FORMATION D'UNE BANQUE DE DONNÉES SUR CETTE INDUSTRIE
SONDAGE DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL-CENTRE

1984: VERSION FINALE

TABLEAU 4

NOMBRE DE COURSES PAR PERMIS PAR 2 HEURES ET PAR JOUR

HEURE	DIMANCHE	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	TOTAL DE LA SEMAINE	MOYENNE PAR JOUR
00H-02H	B 1.13	A 0.56	A 0.56	A 0.51	A 0.58	A 0.67	B 1.16	5.16	0.74
02H-04H	B 1.04	A 0.43	A 0.42	A 0.43	A 0.47	A 0.51	B 0.99	4.30	0.61
04H-06H	A 0.50	A 0.48	A 0.45	A 0.42	A 0.46	A 0.49	A 0.55	3.36	0.48
06H-08H	A 0.49	B 1.34	B 1.35	B 1.32	B 1.44	B 1.40	A 0.76	8.10	1.16
08H-10H	A 0.55	D 2.30	D 2.42	D 1.97	D 2.04	D 2.28	C 1.50	13.08	1.87
10H-12H	A 0.67	B 1.47	B 1.55	B 1.41	C 1.63	C 1.82	C 1.56	10.11	1.44
12H-14H	A 0.75	B 1.42	B 1.68	B 1.38	C 1.79	C 1.85	C 1.51	10.37	1.48
14H-16H	B 1.12	B 1.48	B 1.47	B 1.47	D 2.04	D 2.28	C 1.59	11.45	1.64
16H-18H	B 1.15	B 1.39	B 1.54	B 1.47	D 2.22	D 2.01	C 1.59	11.36	1.62
18H-20H	B 1.03	B 1.22	B 1.28	B 1.25	D 2.20	D 2.31	C 1.57	10.93	1.56
20H-22H	B 1.03	B 1.09	B 1.17	B 1.09	C 1.56	C 1.81	C 1.45	9.20	1.31
22H-24H	B 1.03	B 1.00	B 0.99	B 1.13	C 1.45	C 1.55	C 1.43	8.57	1.22
TOTAL DU JOUR	10.55	14.17	14.88	13.86	17.88	18.98	15.67	1 105.99	3 15.14
MOYENNE PAR 2 HRES	0.88	1.18	1.24	1.16	1.49	1.58	1.31	2 8.83	4 1.26

NOTES DIVERSES:

1) SIGNIFICATION DES CASES NOS 1 A 4,COIN INFERIEUR DROIT:
   - CASE NO 1: TOTAL DE LA SEMAINE
   - CASE NO 2: 2 HRES MOYENNES POUR LE 'TOTAL DE LA SEMAINE'
   - CASE NO 3: TOTAL DU JOUR MOYEN DE LA SEMAINE
   - CASE NO 4: 2 HRES MOYENNES POUR LE JOUR MOYEN

2) DEFINITION DES PERIODES A,B,C ET D:
   - A: PERIODE DE NUIT-LUN. A VEN.
   - B: DIMANCHE SOIR,LUN. A MER.(SAUF HEURES DE POINTE)
   - C: SAMEDI DE JOUR, JEUDI ET VENDREDI (AM ET SOIREE)
   - D: HEURES DE POINTE, JEUDI ET VENDREDI (PM)

3) ANALYSE DES RESULTATS:

POUR LA PERIODE A (DIM 4-14H,SAM 4-8H,LUN-VEN 0-6H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR PERMIS EST DE 0.53
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 4 %

POUR LA PERIODE B (D,S 0-4H,D 14-24H,L-V 0-6H,L-ME 10-24H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR PERMIS EST DE 1.27
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.54 %

POUR LA PERIODE C (JEU-VEN 10-14H,JEU-VEN 20-24H,SAM 8-24H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR PERMIS EST DE 1.60
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.15 %

POUR LA PERIODE D (LUN-VEN 8-10H, JEU-VEN 14-20H),
LE NOMBRE MOYEN DE COURSES PAR PERMIS EST DE 2.19
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.05 %

LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MERCREDI
DE 4 A 6 HRES AVEC 0.42 COURSES PAR PERMIS
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MARDI
DE 2 A 4 HRES AVEC 0.42 COURSES PAR PERMIS
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE VENDREDI
DE 18A 20 HRES AVEC 2.31 COURSES PAR PERMIS
LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE MARDI
DE 8 A 10 HRES AVEC 2.42 COURSES PAR PERMIS

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE SERVICE DE TAXI AU QUÉBEC
ET FORMATION D'UNE BANQUE DE DONNÉES SUR CETTE INDUSTRIE
SONDAGE DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL-CENTRE

1984: VERSION FINALE

TABLEAU 5

PROPORTION DE VOITURES EN OPÉRATION SUR LE NOMBRE DE PERMIS PAR 2 HEURES ET PAR JOUR

HEURE	DIMANCHE	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	MOYENNE PAR JOUR
00H-02H	B 0.35	A 0.17	A 0.17	A 0.16	A 0.18	A 0.20	B 0.36	0.74
02H-04H	B 0.33	A 0.14	A 0.13	A 0.14	A 0.15	A 0.16	B 0.31	0.61
04H-06H	A 0.15	A 0.15	A 0.14	A 0.13	A 0.14	A 0.15	A 0.17	0.48
06H-08H	A 0.15	B 0.41	B 0.42	B 0.41	B 0.44	B 0.43	A 0.23	1.16
08H-10H	A 0.17	D 0.71	D 0.75	D 0.60	D 0.62	D 0.70	C 0.47	1.87
10H-12H	A 0.20	B 0.45	B 0.47	B 0.43	C 0.49	C 0.56	C 0.48	1.44
12H-14H	A 0.23	B 0.43	B 0.52	B 0.42	C 0.55	C 0.57	C 0.47	1.48
14H-16H	B 0.35	B 0.45	B 0.46	B 0.45	D 0.63	D 0.71	C 0.49	1.64
16H-18H	B 0.36	B 0.43	B 0.47	B 0.45	D 0.68	D 0.62	C 0.49	1.62
18H-20H	B 0.34	B 0.38	B 0.39	B 0.39	D 0.68	D 0.72	C 0.49	1.56
20H-22H	B 0.32	B 0.34	B 0.37	B 0.34	C 0.48	C 0.56	C 0.45	1.31
22H-24H	B 0.32	B 0.31	B 0.31	B 0.35	C 0.45	C 0.48	C 0.44	1.22
MOYENNE PAR 2 HRES	0.27	0.36	0.38	0.35	0.46	0.49	0.40	0.39

NOTES DIVERSES:

1) LE NOMBRE DE VEHICULES EN OPERATION CORRESPOND EN REALITE AU NOMBRE DE VEHICULES AYANT ACCEPTE AU MOINS UN APPEL PENDANT L'HEURE INDIQUEE.CE NOMBRE EST PAR CONSEQUENT SOUS-ESTIME. LES CHIFFRES DU TABLEAU CI-DESSUS SONT QUANT A EUX SOUS-ESTIMES

2) DEFINITION DES PERIODES A,B,C ET D:
   - A: PERIODE DE NUIT-LUN. A VEN.
   - B: DIMANCHE SOIR,LUN. A MER.(SAUF HEURES DE POINTE)
   - C: SAMEDI DE JOUR, JEUDI ET VENDREDI (AM ET SOIREE)
   - D: HEURES DE POINTE, JEUDI ET VENDREDI (PM)

3) ANALYSE DES RESULTATS:

POUR LA PERIODE A (DIM 4-14H,SAM 4-8H,LUN-VEN 0-6H),
LA PROPORTION MOYENNE DE VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS EST DE 0.16
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 3.84 %

POUR LA PERIODE B (D,S 0-4H,D 14-24H,L-V 0-6H,L-ME 10-24H),
LA PROPORTION MOYENNE DE VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS EST DE 0.39
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.41 %

POUR LA PERIODE C (JEU-VEN 10-14H,JEU-VEN 20-24H,SAM 8-24H),
LA PROPORTION MOYENNE DE VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS EST DE 0.50
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.01 %

POUR LA PERIODE D (LUN-VEN 8-10H, JEU-VEN 14-20H),
LA PROPORTION MOYENNE DE VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS EST DE 0.68
AVEC UNE VARIATION DE L'ORDRE DE 2.24 %

LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MERCREDI
DE 4 A 6 HRES AVEC 0.13 VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FAIBLE EST LE MARDI
DE 2 A 4 HRES AVEC 0.13 VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS
LA 2E PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE VENDREDI
DE 18A 20 HRES AVEC 0.72 VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS
LA PERIODE DE 2 HRES LA PLUS FORTE EST LE MARDI
DE 8 A 10 HRES AVEC 0.75 VOITURES EN OPERATION PAR PERMIS

ÉTUDE DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE SERVICE DE TAXI AU QUÉBEC
ET FORMATION D'UNE BANQUE DE DONNÉES SUR CETTE INDUSTRIE
SONDAGE DANS L'AGGLOMÉRATION DE MONTRÉAL-CENTRE

1984: VERSION FINALE

TABLEAU 6

DISTRIBUTION HORAIRE DES COURSES PAR JOUR

HEURE	DIMANCHE	LUNDI	MARDI	MERCREDI	JEUDI	VENDREDI	SAMEDI	MOYENNE PAR JOUR
00H-02H	10.7%	3.97%	3.74%	3.68%	3.24%	3.51%	7.41%	4.87%
02H-04H	9.87%	3.05%	2.85%	3.14%	2.61%	2.71%	6.31%	4.06%
04H-06H	4.72%	3.41%	3.05%	3.02%	2.58%	2.58%	3.53%	3.17%
06H-08H	4.60%	9.43%	9.10%	9.55%	8.03%	7.40%	4.88%	7.65%
08H-10H	5.25%	16.2%	16.3%	14.2%	11.4%	12%	9.59%	12.3%
10H-12H	6.33%	10.4%	10.4%	10.2%	9.12%	9.57%	9.95%	9.54%
12H-14H	7.11%	10%	11.3%	9.97%	9.99%	9.74%	9.63%	9.78%
14H-16H	10.7%	10.4%	9.87%	10.6%	11.4%	12%	10.2%	10.8%
16H-18H	10.9%	9.79%	10.3%	10.6%	12.4%	10.6%	10.1%	10.7%
18H-20H	10.3%	8.60%	8.58%	9.02%	12.3%	12.2%	10%	10.3%
20H-22H	9.76%	7.68%	7.84%	7.85%	8.75%	9.52%	9.27%	8.68%
22H-24H	9.75%	7.04%	6.66%	8.16%	8.11%	8.15%	9.10%	8.09%
TOTAL PAR JOUR	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Gouvernement du Québec
Ministère
des Transports